

La Réforme de l'Inscription Maritime

Thèse pour le Doctorat

Présentée et soutenue le Jeudi 21 Mai 1931, à 15 heures

PAR

CHRISTIAN DORBE

COMMISSAIRE DE LA MARINE

Président : M. ROLLAND, Professeur

Suffragants : M. JÈZE, Professeur

M. LAFERRIÈRE, Professeur

BREST

Imprimerie Commerciale & Administrative, 17, rue d'Algésiras

1931

**La Réforme
de l'Inscription Maritime**

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

La Réforme de l'Inscription Maritime

Thèse pour le Doctorat

Présentée et soutenue le Jeudi 21 Mai 1931, à 15 heures

PAR

CHRISTIAN DORBEC

COMMISSAIRE DE LA MARINE

Président : M. ROLLAND, Professeur

Suffragants : M. JÈZE, Professeur

M. LAFERRIÈRE, Professeur

BREST

Imprimerie Commerciale & Administrative, 17, rue d'Algésiras

1931

A MA CHERE FAMILLE



INTRODUCTION

La question du recrutement du personnel est de première importance pour une Marine de guerre. Le marin doit posséder une véritable instruction professionnelle ; le navire de guerre est en effet devenu une usine aux rouages compliqués ; la plupart des spécialités ouvrières s'y trouvent représentées. En plus des qualités d'intelligence, d'instruction, de discipline, le marin doit aussi posséder une aptitude spéciale à la vie du bord qui ne s'acquiert que par une longue pratique de la mer et une longue familiarisation avec ses dangers.

Un pays maritime par sa situation géographique, ses mœurs, ses traditions trouvera aisément pour sa Marine militaire des volontaires qu'elle pourra former et utiliser pendant une longue période. Malgré le développement de ses côtes, la France n'a jamais pu se constituer une Marine de métier ; ses efforts ont toujours porté sur l'armée de terre. Pour fournir des équipages à sa Flotte de guerre, elle a, dès le 17^e siècle, conçu un système spécial de recrutement, que l'on appela, par la suite, Inscription Maritime : bien avant l'adoption du service militaire obligatoire pour tous les Français, il fut décidé que tous les gens de mer seraient obligatoirement incorporés sur les bâtiments de l'Etat : en compensation de ces services, il leur fut accordé dans l'exercice de leur profession divers avantages et privilèges ; principalement l'Etat se faisait leur protecteur et leur assurait pour leurs vieux jours la jouissance d'une pension de retraite ; plusieurs siècles avant les lois sociales ac

tuelles, le marin bénéficia d'un véritable système d'assurance obligatoire contre la vieillesse et l'invalidité.

La Marine Marchande et la Marine de guerre se trouvaient liées et chacune trouvait dans ce régime son intérêt ; les marins de profession arrivaient dans la Marine de guerre déjà entraînés au métier de la mer ; ils pouvaient être utilisés à bord des bâtiments de l'Etat pendant une longue durée ; par contre, ces marins se trouvaient avantagés vis-à-vis des travailleurs terrestres : pendant leur service sur les bâtiments de l'Etat, ils pouvaient se perfectionner dans leur propre profession, et une fois libérés, les avantages professionnels dont ils jouissaient en faisaient de véritables privilégiés.

Le même régime particulariste est encore applicable actuellement aux gens de mer ; la profession de marin est libre, mais tout Français qui navigue au commerce ou qui pratique la pêche doit accepter un statut qui comporte des obligations militaires spéciales et un régime professionnel particulier.

Tout semble en effet différencier le marin de l'ouvrier ou du paysan, son voisin au village : son statut militaire, ses obligations professionnelles, la discipline à laquelle il est soumis, son contrat d'engagement, ses privilèges, son régime de pensions ; récemment encore, il était justiciable de tribunaux spéciaux ; enfin l'Etat exerce sur lui une véritable tutelle ; en raison des droits et des obligations attachés à sa fonction on l'a même souvent comparé, sinon à un soldat, du moins à un véritable fonctionnaire.

L'Inscription Maritime apparaît toujours comme une association professionnelle obligatoire sanctionnée par

l'autorité publique, et ayant précédé de loin l'organisation des autres métiers.

Cette institution a fait cependant depuis plus d'un siècle l'objet de nombreuses critiques.

Malgré le principe admis depuis 1872 du service militaire égal pour tous les Français, les gens de mer sont toujours soumis à des obligations militaires plus lourdes.

Si l'Inscription Maritime fut autrefois la base du recrutement de notre armée de mer, il n'en est plus de même aujourd'hui : les marins de profession se font moins nombreux ; il n'ont pas les qualités professionnelles exigées sur une flotte de guerre moderne ; la Marine se trouve obligée de faire appel à d'autres sources de recrutement, les engagements, l'appel au contingent de l'armée de terre. L'Inscription Maritime ne semble plus remplir son but militaire.

D'autre part le régime professionnel des gens de mer ne satisfait actuellement ni l'armement, ni les gens de mer eux-mêmes : les armateurs accusent en effet ce régime d'être une entrave au développement du commerce maritime par les charges qu'il leur impose ; les marins de profession de leur côté ne se considèrent plus comme des privilégiés ; et souvent découragés de cette profession pénible, ils quittent le métier de la mer pour une occupation terrestre ; par suite de l'évolution des lois sociales, les autres salariés jouissent maintenant des mêmes avantages, protection du salaire, assurance contre les accidents du travail, la vieillesse, l'invalidité.

La nécessité d'apporter des réformes à ce régime s'impose donc ; il ne correspond plus aux intérêts actuels

de la Marine de guerre et de la Marine Marchande ; le lien qui unissait l'institution militaire et le régime professionnel s'est affaibli ; les avantages professionnels faits aux inscrits ne semblent plus être la conséquence directe du régime d'assujettissement militaire spécial aux gens de mer. Plusieurs solutions ont été proposées pour résoudre cette question. De nombreux vœux ont été formulés pour la suppression complète de l'Inscription Maritime, non seulement en tant que mode spécial de recrutement dans l'armée de mer, mais aussi en tant que mode de protection des gens de mer. « De l'abrogation pure et simple de l'Inscription Maritime dépend l'avenir de notre pays », s'écrie J.-Ch. Roux (1). Une telle réforme peut paraître trop absolue ; l'Inscription Maritime, supprimée en tant que système de recrutement doit être maintenue comme régime professionnel des gens de mer. Pourquoi même ne pas maintenir l'institution militaire et par des réformes l'adapter aux besoins actuels ?

Tel est le sujet de cette étude dont le plan est le suivant :

Historique de l'Inscription Maritime ;

1^{re} Partie : Régime actuel de l'Inscription Maritime ;

2^e Partie : L'Inscription Maritime et la Marine de guerre ;

3^e Partie : l'Inscription Maritime et la Marine Marchande.

(1) J. Ch. Roux, *Revue des deux mondes*, août-mai 1909.

HISTORIQUE

L'étude historique de l'Inscription Maritime est utile pour comprendre le lien qui unit longtemps le statut militaire des gens de mer et leur régime professionnel : cette institution trouve son origine au 17^e siècle, mais elle a d'autre part subi jusqu'à nos jours de nombreuses réformes qui n'ont pas modifié son caractère particulariste.

SECTION I

Le recrutement de l'armée de mer avant Colbert

Jusqu'à Richelieu la Marine de guerre ne fut pas permanente ; les flottes, les équipages étaient la plupart du temps créés pour les besoins du moment ; le Roi avait recours à des mercenaires ; des racoleurs lui procuraient des engagements volontaires, et il pouvait, s'appuyant sur l'ancien droit d'arrière-ban, ordonner la levée en masse des gens de mer pour sa flotte. Mais pour parer aux déficits des équipages, l'Amiral recourait surtout à la presse : les ports étaient fermés, tous les marins du commerce que l'on pouvait saisir étaient enrôlés de gré ou de force, sans aucune indemnité, et sans aucune règle. C'était ainsi que l'a dit le Commissaire général Fournier « la chasse au matelot, l'Inscription Maritime à l'état sauvage ». Ce système arrêtait le commerce maritime, livrait au hasard la composition des équipages des navires de guerre, pesait lourdement et arbitrairement sur les populations du littoral.

La Marine de guerre subit des modifications avec Richelieu : il fixa, le premier, l'effectif de la flotte royale permanente qui comprenait 40 galères dans la Méditerranée, 40 vaisseaux dans l'Océan. Les principes de la guerre maritime étaient modifiés : l'utilisation des canons obligeait de plus en plus le recrutement d'un personnel nombreux et spécialisé. Par l'ordonnance de 1629, Richelieu exigea le recensement de tous les gens de mer et prescrivit aux juges de dresser chaque année en décembre, un état, contenant les noms et les domiciles des capitaines, maîtres constructeurs, pilotes, charpentiers, calfateurs et de toutes les personnes employées à la navigation, en vue de les affecter aux bâtiments de la flotte royale. C'était presque le régime de l'Inscription Maritime ; une enquête effectuée sur les côtes démontra que de Calais à Bayonne, le littoral ne pouvait fournir plus de 7.000 hommes au Roi ; les marins abandonnaient leur métier pour gagner plus facilement leur vie à terre, ou s'embarquaient sur les navires étrangers, attirés par des gains élevés. Richelieu, par une ordonnance de 1635, leur défendit de servir sous pavillon étranger. Mais devant les difficultés du recrutement, il préféra, à la fin de son ministère, recourir aux engagements volontaires qui procuraient à la Marine un corps permanent de marins. Il ordonna même que quiconque aurait servi une fois dans la Marine appartiendrait toute sa vie au Roi et ne pourrait plus s'embarquer au Commerce. Cette mesure fut rapportée par Mazarin, qui revint au système de la Presse.

La situation des populations maritimes était misérable ; par suite des incursions des pirates et de la discipline trop

rude à bord des bâtiments, les gens de mer désertaient les côtes. Le Roi dut, en 1647, leur concéder quelques avantages pour compenser ces charges ; il décida que les anciens marins servant à bord de ses bâtiments seraient déchargés des contributions de logement des gens de mer, de guet, de garde de la côte et des autres charges des villes, et que ceux qui auraient servi 10 ans conserveraient ces privilèges toute leur vie.

SECTION II

L'œuvre de Colbert

Colbert, qui avait l'amour de l'ordre, sentit qu'il n'arriverait à résoudre d'une manière satisfaisante et définitive le problème du recrutement des équipages qu'en soumettant sans exception tous les matelots du commerce à un enrôlement général, en veillant à ce qu'ils fussent bien traités par les officiers, bien nourris par l'Etat. C'était là un système qui imposait l'obligation du service militaire à une certaine catégorie de français et qui était en opposition frappante avec le recrutement de l'armée de Louis XIV, formée uniquement de mercenaires ; il ne faisait que répartir équitablement entre tous les gens de mer la dure obligation du service que la Presse leur imposait brutalement.

Colbert voyait dans ce recrutement deux avantages : c'était un moyen de fournir à la Marine royale des recrues certaines et déjà entraînées, car selon l'expression de Boursaint « la Marine Militaire réclame des hommes de mer ; elle ne peut en recevoir que de la Marine de

Commerce qui, seule, peut en former pour une navigation active et continue ». A part les spécialités de canonniers, les mêmes qualités professionnelles étaient nécessaires dans les deux Marines.

Colbert reprit donc les idées de Richelieu. En 1666 il ordonne un recensement exact des gens de mer en Poitou, Aunis, Saintonge et leur division en plusieurs classes qui serviraient à tour de rôle sur les bâtiments du Roi. L'expérience ayant donné de bons résultats, l'ordonnance de 1668, modifiée par les ordonnances de 1689, créa le système des classes, première organisation de notre Inscription Maritime actuelle : tous les gens de mer devaient être recensés et inscrits sur des registres communs. Ils étaient divisés jusqu'à l'âge de 60 ans en 3 classes, par équipage de 300 hommes, et servaient dans la Marine royale une année sur trois.

L'année de service commençait au premier janvier, mais en réalité les marins ne servaient que 6 mois ; le reste de l'année ils recevaient une demi-solde et pouvaient pratiquer la pêche ; les années où le service n'était pas effectif, les matelots recevaient une demi-solde et se trouvaient à la disposition de l'armement.

Des peines sévères étaient prévues contre ceux qui s'engageaient au Commerce pendant l'année de leur service ; des restrictions à la liberté des engagements étaient même prévues pour les autres années : il était défendu aux marins de sortir du royaume pour aller servir à l'étranger, ou d'y transporter leur domicile sous peine d'être traités comme déserteurs ; d'autre part, les gens de mer ne pouvaient s'embarquer au commerce ou changer de domicile en France qu'après déclaration à l'auto-

rité maritime. Le littoral avait été divisé en plusieurs départements, dirigé chacun par un commissaire des classes : il y avait quatre classes en Bretagne, Guyenne, Normandie, Picardie, trois dans les cinq autres provinces du littoral. Dès l'année 1669, 60.000 hommes furent inscrits sur les rôles, ce qui donnait près de 15.000 hommes par classe.

Dans le but d'améliorer l'institution, Colbert donnait en Avril 1670 les instructions suivantes à l'Intendant Mathorel de Toulon (1) :

« Sa Majesté ayant fait faire l'enrôlement général de
« tous les matelots et gens de mer dans toute la Pro-
« vence, elle veut que le Sieur Mathorel tienne la main
« à ce que la division des dits matelots en trois classes,
« pour servir alternativement sur ses vaisseaux, soit soi-
« gneusement assurée ; que dans chaque classe, il en soit
« formé les équipages du nombre de vaisseaux dont les
« escadres seront composées et que chaque capitaine de
« marine prenne soin de chacun des équipages, afin que
« toutes les fois qu'il en sera besoin, il puisse estre
« assemblé en huit ou dix jours. Pour cet effet il est né-
« cessaire de faire en sorte que l'équipage de chaque
« vaisseau se trouve dans l'estendue de trois ou quatre
« lieues de pays et de proche en proche s'il se peut ».

Cela permettait de grouper les marins d'un même pays. Certains marins professionnels étaient dispensés de tout service militaire : pêcheurs hauturiers, patrons de barque, officiers de la Marine Marchande

En raison des charges de ce système, des avantages durent être concédés aux gens de mer, en plus de la

(1) Lettre du 1^{er} avril 1670 — Voir rapport Le Bail, op. cit.

demi-solde et du droit exclusif de pêcher le long des côtes entre deux levées d'une classe, Colbert leur accorda l'exemption du guet, du logement des gens de guerre, du droit d'industrie et même de la taille pour ceux qui s'engageraient trois ans. Emu de pitié devant l'arrivée dans les ports du Nord des marins de la flotte d'Estrée, il proposa au Roi de leur venir en aide. L'ordonnance du 23 Septembre 1673 prescrivit la construction de deux hôpitaux à Rochefort et à Toulon pour recevoir les marins estropiés au service du Roi : ils devaient être reçus, soulagés, nourris et entretenus pendant leur vie, et recevoir en plus de leur solde six livres par mois pour les officiers mariniens, et quatre livres pour les matelots. Une retenue de six deniers par livre fut ordonnée sur toutes les soldes de la Marine ; mais l'hôpital de Rochefort seul fut construit, et la Caisse changea d'objet ; l'ordonnance du 16 Avril 1689 accorda aux invalides de la Marine une pension égale à la moitié de leur solde : c'est ainsi que fut créé la Caisse des Invalides. Les commissaires de la Marine devinrent les véritables tuteurs des gens de mer. L'ordonnance de 1681 sur le commerce maritime prévoyait de nombreuses mesures en faveur des marins du commerce.

Enfin, non content de trouver, grâce au régime des classes, un grand nombre de matelots, Colbert voulut s'assurer un personnel d'élite, créa les premières écoles d'hydrographie, prescrivit l'embarquement des mousses et des novices. On lui prête même l'intention d'avoir voulu obliger les curés des paroisses à enseigner gratuitement la lecture et l'écriture aux en-

fants de marins. Comme le disait M. Cangardel (2) « le système des classes n'intéressait pas seulement la Marine royale, il affectait au plus haut point la Marine de commerce et dans la pensée de son fondateur, en établissant entre elles le lien le plus étroit, il était le gage le plus sûr de leur commune prospérité ». Grâce à ce régime, Louis XIV put, sans interrompre le commerce de ses sujets, armer ses flottes redoutables qui s'attribuèrent pendant quelque temps la maîtrise des mers ; mais ce système ne donna cependant pas tous les résultats qu'on pouvait en attendre ; Colbert même douta un moment de son succès. Les populations maritimes se montrèrent hostiles à ce nouveau régime ; par suite des guerres continues, les effectifs devinrent moins nombreux ; de plus, par suite des charges financières du pays, les soldes ne furent pas toujours payées ; la discipline trop rigoureuse encourageait la désertion. Dès 1672, on dut recourir à la Presse ; des avantages furent même faits aux étrangers pour les attirer sur les navires du Roi. Colbert pensa réformer son œuvre, il écrivit, en 1674, aux intendants (3) :

« Voicy ma pensée qui m'est venue, laquelle vous devez examiner. Et en cas que vous la trouviez bonne, il faudra travailler dès à présent à la faire réussir.

« Ce serait, au lieu de prendre par classe, de lever tous les matelots qui voudraient, pour toujours, s'engager au service du Roy, et en lever jusqu'au nombre de 1.200 à 1.500, et même jusques à 2.000 en chacun des

(2) Cangardel. *Influence de l'Inscription Maritime sur la puissance navale de la France*. Revue Maritime, avril 1906.

(3) Raoult, *La question du recrutement dans la Marine de guerre française*, p. 34 — Les Presses modernes, 1930.

« trois principaux arsenaux de marine, scavoir : Roche-
« fort, Brest et Toulon.

« Toutes les fois que le roy armerait peu de vaisseaux,
« les équipages se trouveraient tout faits, et, lorsque le
« roy en armerait un grand nombre, il faudrait lever le
« surplus, à quoi l'on travaillerait, soit volontairement,
« soit par la fermeture des ports ».

Son projet ne fut d'ailleurs jamais mis à exécution.

SECTION III

Le régime de classes de Colbert à l'an IV

Avec Seigneulay, les fautes s'accumulent : il refuse la demi-solde aux marins débarqués et réprime brutalement les révoltes locales ; au moment de la guerre de la Ligue d'Augsbourg on a de nouveau recours à la Presse ; les marins s'expatrient, le commerce maritime est entravé par suite de la présence de 50.000 matelots sur les bâtiments du Roi. Avec les Ponchartrain, le désordre s'accroît dans les quartiers ; en 1692 tous les ports de la Provence sont fermés pour constituer l'escadre qui ira périr à la Hougue. Le système des classes fut cependant maintenu. Un édit de mai 1709 définit exactement la dette militaire des gens de mer et les avantages accordés en compensation : privilège de navigation et de pêche, exemption de charges fiscales. Depuis 1703, la pension de demi-solde était accordée aux marins blessés à bord des bâtiments de commerce armés en course ; l'édit de 1709 étendit le bénéfice des pensions de retraite aux ma-

rins du commerce. En 1720, l'établissement des Invalides est définitivement constitué. La protection de la profession maritime s'accroît au cours du 18^e siècle ; les salaires sont déclarés insaisissables par l'ordonnance de 1745.

Avec Louis XV continuèrent les revers de nos escadres, la Marine passait au second plan ; les témoignages abondent sur la difficulté du recrutement et sur la misère des populations maritimes. La confusion existait dans le régime des classes ; certains marins servaient d'une manière continue, d'autres échappaient continuellement aux charges militaires. On dut souvent recourir aux troupes de terre pour armer les vaisseaux ; M. Lacour-Gayet écrit (4) : « le système des classes qu'un patriotisme clairvoyant et le sens d'une administration intelligente avaient inspiré à Colbert était devenu pour les gens de mer une machine impitoyable. Les avantages que Colbert avait voulu leur assurer avaient à peu près disparu, ou étaient comme illusoires et le système ne se perpétuait plus que par des vexations ». Les équipages attendaient pendant plusieurs années leurs soldes.

Le nombre de marins avait baissé de 120.000 en 1689 à 89.000 en 1780.

Une réorganisation de ce régime fut faite par le maréchal de Castrie par l'ordonnance du 31 octobre 1784. Le principe des classes demeurait ; mais en vue de favoriser les chefs de famille, la levée par classes fut remplacée par une levée individuelle : tous les hommes inscrits sur les rôles étaient portés sur deux listes comprenant, l'une les célibataires, l'autre les gens de mer mariés ;

(4) *La Marine Militaire sous Louis XIV.*

les premiers devaient un tiers de service de plus que les seconds. De plus tout marin ayant cinq fils figurant sur les rôles d'un quartier était exempt de levée : le résultat de cette réforme fut l'accroissement du recrutement de jeunes marins. L'ordonnance de 1784 réorganisait l'administration des gens de mer ; le littoral fut divisé en quartiers, sous les ordres des Commissaires des classes, groupés en arrondissements et en quatre directions sous le contrôle des intendants maritimes. Le régime des gens de mer fut même étendu aux régions baignées par les grands cours-d'eau Angers, Saumur, Tours, Orléans, Toulouse, Montauban, etc... mais ces quartiers ne devaient jamais fonctionner. Les anciens avantages étaient maintenus intégralement ; de plus les gens de mer classés avaient le droit de quitter la profession maritime.

Turgot, quand il supprima les maîtrises et les jurandes, ne toucha pas aux privilèges des gens de mer. La Révolution, tout en proclamant l'égalité des citoyens devant la loi et la liberté de profession, ne modifia en rien ce régime. Le décret du 28 mai 1790 proclama que la levée des matelots serait faite provisoirement comme par le passé. Le décret du 26 juin 1790 rappelle les avantages concédés aux marins de profession. Le décret du 21 septembre 1793, véritable acte de navigation, améliore les avantages des gens de mer et décide que les marins ne seront soumis aux charges militaires que jusqu'à l'âge de 65 ans. D'ailleurs le décret du 13 août 1793 proclamait le service militaire obligatoire pour tous les Français. La levée des gens de mer continuait, cependant à être la base du recrutement de l'armée de mer. Mais cette source commençait déjà à se trouver insuffisante.

Le régime des classes fut réorganisé par la loi du 3 brumaire an IV et prit le nom d'Inscription Maritime : c'est dans cette loi que l'on trouve pour la première fois cette expression. L'œuvre de Colbert était maintenue ; mais les marins de profession appelés « inscrits maritimes » furent groupés autrement : dans chaque quartier, les inscrits âgés de 18 à 50 ans furent répartis en 4 classes, dont chacune n'était appelée qu'après épuisement de la précédente : célibataires, veufs sans enfants, hommes mariés sans enfant, pères de famille. La levée se faisait selon les besoins du moment. Aucune limite n'était prévue pour la durée du service des inscrits maritimes sur les bâtiments de l'Etat. Ce régime établissait une inégalité entre les inscrits qui, pratiquant la pêche ou une navigation côtière se trouvaient toujours présents au moment des levées et ceux qui, pratiquant une navigation lointaine, échappaient en fait à toute obligation militaire, ce qui, d'ailleurs, privait la marine de ses meilleurs éléments. De plus les jeunes marins se mariaient très tôt pour passer dans la troisième catégorie, mariés sans enfant. L'administration des gens de mer fut confiée à des administrateurs de la Marine remplaçant les commissaires de la Marine.

Cette même loi permettait de recruter des équipages par la voie de l'engagement volontaire ; cette source devint précieuse quand les guerres de la Révolution et de l'Empire eurent diminué les ressources de l'Inscription Maritime.

SECTION IV

L'Inscription Maritime de l'an IV à la loi de 1896

Les ressources fournies par l'Inscription Maritime étaient devenues insuffisantes. Déjà la Convention avait autorisé le recrutement par la voie de l'engagement de 2.000 apprentis-marins. Une série de Senatus-Consultes, sous l'Empire, étendirent le régime de l'Inscription Maritime aux conscrits de tous les départements limitrophes de la mer. Napoléon chercha à créer des noyaux permanents d'équipages : en 1803, 50 bataillons de la Marine impériale furent formés avec des éléments de toutes provenances. Ces bataillons furent remplacés en 1808 : par des équipages de haut bord, enrôlés dans les départements du littoral (engagés, inscrits, conscrits). Ces équipages fournirent 40.000 hommes en 1810, mais Napoléon les utilisa même à terre à la suite de la Grande Armée. Pour les inscrits, c'était une dérogation à l'un de leur privilège, celui de ne servir que dans la Marine.

Avec la Restauration, Louis XVIII supprima ces divers corps permanents ; l'ordonnance du 1^{er} juillet 1814 rétablit l'ancien système. Mais la crise d'effectif se fit à nouveau sentir ; de plus nos forces maritimes s'étaient accrues : il fallut parer aux insuffisances des levées : l'ordonnance du 13 novembre 1822 reprit le système impérial et reconstitua les équipages de haut-bord sous le nom d'équipages de ligne, formés d'engagés restant longtemps au service, avec le même uniforme, la même discipline que les autres marins : la durée de leur lien fut

fixée à 8 ans en 1822, 7 ans en 1832. Ces engagés rendirent de grands services à la Marine ; mais les engagements ne furent pas assez nombreux : il fallut recourir à un autre mode de recrutement : une loi du 9 juin 1824 décida de compléter les équipages de ligne par des hommes du contingent annuel, appelés à servir dans l'armée conformément à la loi Gouvion St-Cyr, du 10 mars 1818, et mis à la disposition du Ministre de la Marine par le Ministre de la Guerre.

En 1841, M. de Chasseriau (5), historien de la Marine, écrivait : « l'opinion des marins les plus expérimentés est que les hommes du recrutement peuvent être utilisés avec profit aux basses manœuvres sur les vaisseaux ». Ces conscrits effectuaient un service de 8 ans en 1824, 7 ans à partir de 1832. De 1830 à 1835, 12.000 hommes furent incorporés en moyenne chaque année.

Une ordonnance du 3 janvier 1835 confia à nouveau l'administration des quartiers aux officiers du corps du Commissariat de la Marine.

La levée des inscrits fut modifiée par une circulaire du 9 avril 1835 : la levée basée sur les besoins du moment est abandonnée ; elle sera permanente : au fur et à mesure que les inscrits auront 20 ans et débarqueront des navires de commerce, ils seront dirigés sur un port militaire. Appliquée à l'origine aux seuls marins naviguant au long cours et au cabotage, qui n'avaient pas encore acquis de service à l'Etat, la levée permanente fut successivement étendue à toutes les autres catégories des navigateurs. Les obligations militaires des inscrits furent désormais mieux réparties — tous les hommes passèrent

(5) Girard, *Revue maritime*, 1908, p. 524 et suiv.

à tour de rôle sur les vaisseaux de guerre — mais le système enleva au recrutement des équipages l'élasticité qui constituait le principal avantage du régime des classes. La Marine se trouva obligée d'entretenir dans chaque arsenal de véritables réservoirs d'hommes. D'autre part, le personnel atteint par la levée, étant novice ou tout au moins mal formé, il devint rapidement nécessaire de créer des écoles pour lui donner l'instruction professionnelle. Cette mesure était cependant utile pour la Marine Marchande qui ne se trouva plus désorganisée par des levées éventuelles. D'ailleurs l'appel régulier fut insuffisant pour satisfaire aux besoins, il fallut procéder à une seconde et à une troisième levée. Ces levées qui portaient sur les marins rentrés depuis quelque temps dans leurs foyers, pour la plupart mariés et établis, devinrent vite impopulaires. Le Gouvernement dut s'efforcer de donner satisfaction aux gens de mer. Un décret du 30 septembre 1860 décida qu'à l'avenir les inscrits ne seraient plus à la disposition du Ministre de la Marine que pendant une période de 6 années ; une fois cette période accomplie, ils ne pourraient plus être levés qu'en cas d'armement extraordinaire et par décret.

De plus l'inscrit n'était pas obligatoirement maintenu au service pendant 6 ans, il pouvait, lorsque les besoins de la flotte le permettaient, être renvoyé dans ses foyers en congé renouvelable ; dans cette position le marin devait prendre l'engagement de ne naviguer qu'au bornage ou à la petite pêche ; il recevait une partie de sa solde à terre ; la navigation qu'il accomplissait était comptée comme service à l'Etat. Ce décret fut modifié par celui du 27 février 1866 ; l'âge de la levée fut porté

à 21 ans, le marin en congé pouvait accomplir une navigation restreinte, mais il n'eut pas droit à une solde.

Les principes de l'Inscription Maritime se sont donc modifiés pendant tout le 19^e siècle ; cette source de recrutement n'est plus capable de fournir la totalité des équipages de la flotte ; on doit recourir à l'engagement et à l'appel du contingent ; de plus, l'ancienne solidarité qui existait du temps de Colbert entre la Marine de Commerce et la Marine de guerre s'est trouvée rompue à la suite des grandes découvertes scientifiques de ce siècle. Les navires de guerre se sont transformés en de véritables usines, les emplois du bord se sont divisés en une multitude de spécialités, manœuvriers, canonniers, torpilleurs, timoniers, mécaniciens, etc... La Marine de Commerce entra plus lentement dans la voie du progrès ; la navigation à voile lutta longtemps contre la navigation à la vapeur ; les marins du commerce n'eurent plus la même utilité pour la Marine de guerre qui rechercha surtout des professionnels spécialistes pour ses différentes spécialités.

Enfin jusqu'à cette époque les charges militaires des inscrits maritimes étaient demeurées plutôt exceptionnelles ; cette situation changea quand la loi de juillet 1872 sur le recrutement de l'armée de terre posa en principe l'obligation du service militaire pour tous les Français.

Le décret du 31 décembre 1872 réduisit la durée du service des inscrits de six à cinq ans ; les marins restaient ensuite pendant deux ans à la disposition du Ministre de la Marine en position de congé. A l'expiration de ces sept années ils ne pouvaient être rappelés que par décret ;

mais le Ministre pouvait même renvoyer ces inscrits en congé illimité avant l'expiration des cinq années de service actif, si les besoins de la Marine le permettaient. C'est ainsi que de 1872 à 1889 la durée du service effectif des inscrits a varié de 26 mois en 1872, à 36 mois en 1875, 40 mois en 1880, 43 mois en 1886 et 42 mois en 1889. A ce moment les soldats de l'armée de terre étaient assujettis par la loi de 1872 à 60 mois de service militaire.

A partir de la loi du 15 juillet 1889 qui réduisit à trois ans la durée du service actif dans l'armée de terre, la différence des charges militaires s'accrut au détriment des inscrits qui firent 42 mois de service actif en 1898, 60 mois en 1899, à cause de Fachoda, 56 mois en 1900, à cause de la guerre de Chine.

De nombreuses propositions de réforme de l'Inscription Maritime furent formulées tout le long du 19^e siècle. Une marine formée de marins de carrière engagés à long terme semblait en tout point préférable.

Les attaques contre le régime de l'Inscription Maritime se firent précises à partir de 1840 ; c'est alors l'époque des nouveaux progrès mécaniques et de l'apparition de la Marine à vapeur ; on se demande alors si les règlements dont l'origine remonte à Colbert sont adaptés aux exigences de la Marine nouvelle. En 1845, un débat s'élève au corps législatif et M. de Chasseloup-Laubat déclare que « tout peuple, grand par sa Marine, n'a jamais puisé autre part son personnel que dans la Marine de Commerce ». Lamartine, au contraire, s'élève contre cette institution barbare et demande que les règles de la conscription soient applicables également à tous les Français. Sous le deuxième Empire la discussion recommence.

Le commandant de vaisseau Lavigne (6) écrit : « l'Inscription Maritime fut créée à un moment où l'armée se recrutait d'une façon irrégulière. A cette époque elle était en progrès, aujourd'hui elle est sur nos institutions en arrière de plus d'un siècle. Si elle a fait la gloire de son fondateur, elle fera actuellement bien plus encore celle du ministre qui aura attaché son nom à la suppression d'un pareil abus. » En 1862, une Commission est nommée qui conclut néanmoins au maintien de cette institution. Thiers défend les règlements de Colbert et s'écrie « je n'hésite pas à dire, Messieurs, que si les règlements de Colbert n'étaient pas faits, vous les feriez ».

La question est à nouveau posée en 1890. Le rapport de la commission, nommée à ce sujet, fut favorable à l'institution de l'Inscription Maritime ; tout concluait, en effet, à conserver le régime spécial qui fournissait à la Marine de guerre les principaux éléments de ses équipages : il procurait encore à cette époque les deux tiers des effectifs, le dernier tiers provenant du recrutement soit par appel, engagement, rengagement. De nombreux projets de loi sont alors déposés au Parlement, tendant à adapter l'Inscription Maritime aux exigences du moment (projet Barbey, le 21 avril 1891, projet Lockroy, le 18 juillet 1891).

Après les travaux d'une commission extra-parlementaire un nouveau projet de loi fut présenté ; rapporté par M. de Kerjégu (7), le 29 novembre 1894, la Chambre des

(6) Capitaine de vaisseau Lavigne, *L'Inscription Maritime au point de vue de la Flotte et du Commerce*.

(7) Rapport Kerjégé, Chambre des Députés, Documents parlementaires — Annexe à la séance du 28 novembre 1894, N° 1036.

Députés le vota sans discussion : le Sénat plus tardivement, le 3 novembre 1896, après un rapport de M. Taulier (8).

C'est cette loi promulguée le 24 décembre 1896 qui régit encore actuellement l'Inscription Maritime : elle a codifié les diverses dispositions qui depuis la loi de Brumaire an IV la réglementaient. Elle a d'ailleurs subi plusieurs modifications de détail dont les principales sont les lois des 1^{er} mai 1897, 20 juillet 1897, 28 janvier 1898, 2 mai 1899, 31 mars 1905, 17 avril 1907, 19 juillet 1908, 8 août 1913, 29 mars 1916 et les décrets-lois des 8 novembre et 28 décembre 1926.

Mais le vote de la loi de 1896 ne mit pas fin aux attaques contre l'Inscription Maritime : les projets de suppression furent nombreux surtout à partir du moment où la durée du service militaire dans l'armée de terre fut abaissée à deux ans par la loi du 21 mars 1905.

Après la guerre la réduction du service militaire dans l'armée de terre à 18 mois par la loi du 1^{er} avril 1923, à un an par la loi du 27 mars 1928, posa à nouveau la question de la réforme de l'Inscription Maritime.

Un projet de loi réduisant à 2 ans le temps de service effectif des inscrits dans la Marine (9) est sur le point d'être voté par le parlement.

(8) Rapport Taulier, Sénat, Documents parlementaires, janvier 1896. p. 547.

(9) Pour ces projets de loi voir II^e partie, chap. II, section II.

APPENDICE

L'Inscription Maritime dans les Marines étrangères

L'examen des Marines étrangères est utile pour servir de comparaison avec notre propre système de recrutement ; mais ainsi que le disait l'amiral Fournier, l'exemple même des puissances étrangères n'est pas toujours une garantie à cause du contraste qu'elles présentent dans leurs traditions, leurs aptitudes de race, leur situation géographique.

Deux pays se sont constitués une Marine de métier composée d'engagés à long ou à court terme, l'Angleterre et les Etats-Unis. L'Angleterre trouve facilement des engagements grâce aux traditions maritimes du pays et à l'appât de hautes payes ; le nombre des candidats est tel que 15 % seulement d'entre eux sont admis dans la Marine. Le recrutement de la Marine américaine fut longtemps très difficile ; à la suite de la guerre, la flotte militaire américaine prit un essor considérable : attirés par une propagande active, de hautes soldes, une vie matérielle améliorée, les demandes d'engagements se firent plus nombreuses.

Les autres pays n'ont pu se constituer une telle Marine de métier qui entraîne de lourdes charges financières.

Certains ont appliqué à leur Marine la loi sur le recrutement de l'armée de terre : c'est là un système qui se rapproche de l'Inscription Maritime : les recrues appartenant à la profession maritime ou à une profession industrielle jugée utile pour la Marine de guerre sont affectés à l'armée de mer, et même parfois pour une durée de service plus longue que dans l'armée de terre. L'Alle-

magne avant la guerre avait un système de recrutement commun à l'armée de terre et à l'armée de mer ; les populations du littoral et certains ouvriers spécialistes étaient affectés à la Marine pour un service de trois ans alors que certains appelés ne faisaient que deux ans dans l'armée de terre. Actuellement les effectifs de l'armée de mer allemande ayant été réduits, le recrutement se fait uniquement par la voie de l'engagement. La Marine japonaise a adopté le même principe ; le recrutement de ses équipages se fait soit par des engagements, soit par la conscription avec un service de 3 ans. Ce système permet d'ailleurs le recrutement d'un personnel sélectionné puis que la population maritime japonaise est très forte. La Marine soviétique se recrute de même soit par des engagements soit par les appelés du contingent qui, au cours de leur 19^e et 20^e année, font un mois d'exercice dans les centres d'instruction, puis à partir de 21 ans effectuent 5 années de service dont quatre de présence effective, alors que l'armée rouge se contente au contraire de deux ans de service.

D'autres pays ont enfin adopté comme la France le régime de l'Inscription Maritime. C'est le cas de l'Italie, de la Grèce, de l'Espagne, de la Yougo-Slavie.

La Marine italienne se recrute soit par des engagements pour 3, 4 ou 5 ans, soit parmi les inscrits maritimes qui font deux ans de service, mais en pratique 25 mois pour empêcher la désorganisation des bâtiments au moment de l'incorporation des recrues. En 1928, sur 43.000 hommes d'équipage il y avait 30.000 inscrits, 7.400 engagés, 6.000 gradés. L'Inscription Maritime fournit donc à ce pays des ressources importantes. Cependant comme en France, des vœux de suppression ont été formulés.

PREMIERE PARTIE

Le régime actuel de l'Inscription Maritime

Si des règlements de Colbert rien ne subsiste, la loi du 29 décembre 1896 consacre toujours la liaison qui existe entre la Marine Marchande et la Marine de guerre, en chargeant la Marine de Commerce de pourvoir à l'armement de la Flotte de guerre.

Selon le Commissaire de la Marine Fournier (1), l'Inscription Maritime est « un système de recrutement qui oblige à servir dans l'armée navale sous des conditions particulières tous les citoyens qui exercent la navigation à titre professionnel ». Plus précisément on peut dire que l'Inscription Maritime est une mesure d'ordre général ayant pour but par une inscription sur des registres spéciaux de faire connaître les hommes se livrant à une navigation professionnelle.

La profession maritime est libre : tout Français peut naviguer au commerce ou pratiquer la pêche ; mais ce fait implique l'acceptation d'un statut propre qui comporte des obligations militaires plus lourdes et une organisation professionnelle particulière. C'est parce que l'Etat au 17^e siècle a exigé des gens de mer un service militaire alors exceptionnel qu'il leur a accordé en compensation des avantages non moins exceptionnels. De

(1) *Traité d'administration de la Marine*, 1880.

l'institution militaire est née l'organisation professionnelle. Mais de nos jours, par suite de l'évolution des lois sociales, le statut professionnel des gens de mer n'est plus, comme autrefois, la conséquence directe de leur régime militaire particulier.

Plusieurs points sont donc à étudier : indiquer l'organisation de l'Inscription Maritime, prévoir quels sont les Français qui peuvent devenir inscrits maritimes, définir le régime spécial d'assujettissement militaire auquel ils sont soumis, ainsi que leurs obligations et leurs avantages professionnels.

CHAPITRE I

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Il existe le long des côtes une organisation administrative appelée Service d'Inscription Maritime ; le rôle de cette administration est double ; elle possède des attributions militaires et des attributions civiles qui la font dépendre à la fois du Ministre de la Marine Militaire et du Ministre de la Marine Marchande. Pendant longtemps le département de la Marine Militaire étendit son action à la fois sur les deux marines.

En France, en Algérie, le littoral se trouve depuis le décret du 22 avril 1927 divisé en quatre régions maritimes : chaque région, dirigée par un préfet maritime, comporte un certain nombre de directions d'Inscription Maritime ; actuellement il existe des directions au Havre, à St-Servan, à Nantes, à Bordeaux, à Marseille et à Alger. Chaque direction se subdivise en quartiers qui comprennent à leur tour plusieurs syndicats et garderies.

Pendant longtemps les quartiers d'Inscription Maritime furent dirigés par le Corps du Commissariat de la Marine qui possédait déjà toutes les attributions administratives du département de la Marine de guerre ; mais au début du 19^e siècle il fut trouvé critiquable de confier au même corps administratif des attributions militaires et des attributions civiles : il fut jugé indispensable de démilitariser les populations maritimes et de les affranchir de

la tutelle militaire qu'exerçaient sur eux les commissaires de la Marine, héritiers des « commissaires aux Classes » de Colbert (1).

Le décret du 7 septembre 1902 confia l'administration des quartiers à un corps spécial d'administrateurs de l'Inscription Maritime, recrutés principalement par concours ouvert aux licenciés ; ces fonctionnaires ne furent d'ailleurs pas complètement démilitarisés et conservèrent le statut d'officier (2). Le décret-loi du 28 décembre 1926 rétablit en partie l'ancien lien qui existait entre les deux Marines en décidant que ces fonctionnaires seraient recrutés parmi les anciens navigateurs de la Marine Marchande et de la Marine de guerre : le recrutement a lieu en effet par concours entre les lieutenants de vaisseau, les commissaires de la Marine, les capitaines au long cours et les rédacteurs de l'administration centrale de la Marine Marchande.

Ce sont ces administrateurs qui assurent le recrutement des équipages de la Flotte par l'Inscription Maritime, l'administration des gens de mer ; ils s'occupent aussi de toutes les questions relatives à la Marine Marchande, exécution des lois et des règlements, police de la navigation et des pêches, organisation du travail à bord, institutions professionnelles maritimes.

Le régime de l'Inscription Maritime est non seulement applicable en France, en Algérie, mais aussi dans certaines colonies : Guadeloupe, Martinique, Réunion,

(1) Laurier, *Revue Politique et parlementaire*, 10 juillet 1914, t. II, p. 101.

(2) Coblat, Le rôle économique des administrateurs, *Revue Marine Marchande*, 1916-1917, t. II, p. 197.

Guyane, St-Pierre et Miquelon. Des décrets rendus sur la proposition des ministres de la Marine et des Colonies peuvent étendre à d'autres colonies les dispositions de la loi de 1896. Les autres colonies ont cependant des services d'Inscription Maritime, dirigés autrefois par les officiers du Commissariat : mais la loi du 23 février 1912 mit toutes les dépenses de ce service à la charge des budgets locaux des colonies et attribua à des fonctionnaires civils les fonctions de chef de service de la Marine Marchande. Par exception à St-Pierre et Miquelon, où ce service est important, il y a un administrateur de l'Inscription Maritime. A la suite de cette loi un service de l'Inscription Maritime a été organisé à Madagascar en 1912, en Afrique Occidentale française en 1927, en Afrique Equatoriale française en 1925. A l'étranger les fonctions de chef du service de l'Inscription Maritime sont confiées aux Consuls de France.

CHAPITRE II

LES INSCRITS MARITIMES

Tout Français exerçant une navigation professionnelle doit être inscrit sur le registre matricule tenu au quartier d'Inscription Maritime où il est domicilié ; le régime de la loi de 1896 n'est donc applicable qu'aux marins de profession, soit marins du commerce, soit pêcheurs ; pour limiter son application, la loi de 1896 exige la réunion de plusieurs conditions pour l'inscription sur les registres-matricules.

D'autre part la loi classe les inscrits maritimes en trois catégories au point de vue de leurs obligations militaires ; certains marins dégagés de tout assujettissement militaire demeurent cependant des inscrits maritimes.

* *

L'article 1^{er} de la loi de 1896 exige trois conditions pour devenir inscrit maritime : être Français, exercer une navigation maritime et à titre professionnel.

1° Seuls les Français ou les naturalisés français peuvent obtenir leur inscription : ni les étrangers naviguant en France, ni les indigènes des colonies même s'ils sont sujets ou protégés français ne pourront devenir inscrits maritimes (1).

2° La loi de 1896 admettait comme navigation maritime celle exercée sur mer, dans les ports ou rades, sur les étangs et les canaux salés compris dans le domaine

(1) *Circulaire de la Marine Marchande*, 4 juin 1928 (B.O. 1928, 227).

public maritime, soit même sur les fleuves, rivières ou canaux jusqu'au point où remonte la marée ; et s'il n'y a pas de marée jusqu'au point où remontent les navires venant de la haute mer (loi de 1896, art. 103). Cette définition était trop large : beaucoup de Français sans être des marins professionnels arrivaient à se faire déclarer inscrits pour profiter des avantages de ce régime ; certains navires n'allant jamais jusqu'à la mer étaient réputés exercer une navigation maritime.

Les décrets-lois des 8 novembre et 26 décembre 1926 en décidant que la limite de l'Inscription Maritime serait l'embouchure des fleuves ont réservé aux seuls marins de profession le bénéfice de la loi de 1896 et ont simplifié les règles de la navigation fluviale ; le marin naviguant sur les fleuves est désormais assimilé au marinier des canaux du centre. Certaines navigations fluviales sont cependant considérées comme maritimes : tel est le cas du navire effectuant un parcours fluvial accessoire d'un voyage en mer, ou de la navigation effectuée par les pilotes, par les marins des remorqueurs chargés de conduire dans les fleuves les navires venant de la haute mer, etc...

3° La navigation doit d'ailleurs être exercée à titre professionnel et comme principal moyen d'existence (2). Il faut que le marin remplisse à bord un emploi relatif à la marche, à la conduite ou à l'entretien du bâtiment. Les agents du service général (commissaires, médecins, commis, cuisiniers, maîtres d'hôtel, etc...), qui remplis-

(2) Loi du 14 juillet 1908 sur les pensions de la Caisse des Invalides, art. 3 et 4.

sont pourtant des emplois professionnels, ne peuvent devenir inscrits maritimes sauf ceux qui l'étaient antérieurement. Ce personnel devient de plus en plus nombreux à bord des grands paquebots : il atteint parfois les deux tiers de l'équipage. Il réclame d'ailleurs l'assimilation avec les inscrits maritimes ; en fait il est de plus en plus soumis au même régime professionnel, sans être astreint aux mêmes charges militaires.

La navigation exercée par le marin doit être son principal moyen d'existence : c'est là une question de fait souvent difficile à résoudre ; sont en particulier écartés de l'Inscription Maritime les marins embarqués occasionnellement, ou à bord des navires de plaisance, sauf ceux qui sont salariés.

De plus une navigation simplement exercée par intermittence ne peut être considérée comme professionnelle. Pour être active une navigation au bornage ou à la petite pêche doit être exercée à raison de un jour sur trois, sans interruption de plus de huit jours entre l'embarquement et le débarquement. Certaines navigations effectuées par exemple sur des chalands ou en vue d'exploiter des parcelles du domaine public ne sont pas non plus admises.

Sont donc inscrits maritimes, les Français exerçant à titre professionnel une navigation maritime : A ce titre ils sont inscrits sur les registres matricules tenus dans les quartiers d'Inscription Maritime. L'Administration est armée d'un droit général d'annulation ou de réduction de toute navigation qui ne remplit pas toutes ces conditions, pouvoir qui va jusqu'à aboutir à la radiation des intéressés.

*

* *

Tous ces marins de profession qui vont pouvoir obtenir leur inscription ne seront pas soumis aux mêmes obligations militaires.

La loi les classe en inscrits provisoires, définitifs, hors de service.

1° Est inscrit provisoire tout marin qui ne remplit pas encore les conditions de l'inscription définitive : l'âge minimum pour cette inscription provisoire est de 13 ans, mais jusqu'à cet âge l'enfant doit être titulaire du certificat d'études primaires ; de 13 à 16 ans il doit présenter à défaut de ce certificat la preuve qu'il a satisfait aux exigences de la loi de 1882, sur l'enseignement primaire. Au delà de 16 ans aucune condition d'instruction n'est exigée (loi de 1896, art. 9 à 14). Cependant peuvent être inscrits et embarqués les enfants qui, âgés de 12 ans au moins, sont déjà titulaires du certificat d'études primaires. Des dispositions spéciales ont abaissé ou élevé la limite d'âge suivant le genre de navigation. La loi du 17 avril 1907 interdit même l'embarquement des enfants de moins de 15 ans sur les navires armés à la grande pêche, ou pour Terre-Neuve.

Le jeune marin doit encore présenter toute garantie physique le rendant apte à la navigation et s'il est mineur de 20 ans il doit fournir le consentement de son père ou de son représentant légal ; enfin il doit prouver un embarquement professionnel ou tout au moins commercial.

Pour obtenir son inscription, le jeune marin se présente à l'administrateur de l'Inscription Maritime du port

où il s'embarque muni de toutes les pièces prouvant qu'il satisfait aux conditions exigées par la loi : il est inscrit sur les registres matricules du quartier où il est domicilié. Du fait de cette inscription provisoire il pourra exercer la navigation à titre professionnel ; mais il est toujours soumis, au point de vue militaire, au recrutement général. Il en résulte qu'aucune autorisation de l'autorité militaire n'est exigée.

Le mineur, du fait de son inscription provisoire, acquiert capacité pour tous les actes de sa vie maritime (inscription définitive, engagement au commerce, règlement des créances résultant de sa profession) pourvu qu'ils aient lieu avec le concours d'un administrateur de la Marine (loi 1896, art. 51).

2° Les inscrits provisoires deviennent ensuite inscrits définitifs : ils seront alors soumis au régime militaire de l'Inscription Maritime. Plusieurs conditions sont exigées pour cette inscription définitive (art. 11 à 18) : le marin doit être âgé de 18 ans, n'avoir pas dépassé 50 ans, réunir 18 mois de navigation maritime et professionnelle ; le temps passé au long cours, à la grande pêche ou sur les bâtiments de l'Etat compte pour la moitié de sa durée réelle : 12 mois de navigation suffisent pour l'inscription définitive. Enfin l'inscrit provisoire doit manifester son désir de continuer à naviguer ; ce consentement peut être expresse : il demandera son inscription ; le consentement peut être tacite : il demandera son ins-
laire ; mais en général le consentement est tacite et résulte d'un nouvel embarquement du marin sur un bâtiment français, alors qu'il était libre de tout engagement commercial. L'inscription définitive soustrait l'ins-

crit qui n'a pas encore fait son service militaire au régime du recrutement général et le soumet aux charges spéciales de l'Inscription Maritime. L'autorisation du Ministre de la guerre sera exigée si l'inscrit provisoire appartient aux réserves de l'armée de mer.

Les marins en activité de service dans les équipages de la flotte peuvent se faire inscrire, mais cette inscription n'aura d'effet que du jour de leur libération. Cette formalité est d'ailleurs obligatoire pour les quartiers-maîtres et marins désirant se faire réadmettre au service ou pour les officiers mariniers qui veulent entrer dans le cadre de maistrance.

3° Enfin l'inscrit est hors de service quand il a atteint l'âge de 50 ans ou lorsqu'il est réformé pour blessure ou infirmité le rendant impropre à tout service dans l'armée de mer. Les inscrits hors de service figurent d'ailleurs toujours sur les registres de l'Inscription Maritime s'ils continuent à naviguer (loi 1896, art. 19).



Le régime de l'Inscription Maritime est exceptionnel : la loi permet à l'inscrit d'y renoncer. Cette radiation se fera de deux façons : la renonciation de l'inscrit sera expresse ou tacite (loi de 1896, art. 13 à 17).

L'inscrit peut en effet déclarer à l'autorité maritime son intention de ne plus naviguer ; mais il n'est rayé des matricules qu'après une période d'une année pendant laquelle il ne doit pas reprendre l'exercice de sa profession. Toutefois, si l'inscrit désire s'engager dans l'armée ou entrer dans un service public, il pourra obtenir sa radiation sans délai.

L'inscrit peut être radié d'office s'il reste trois ans sans naviguer. Des exceptions sont prévues pour certains cas de force majeure ou pour les capitaines au long cours, les pilotes invalides, les marins réunissant 300 mois de navigation valables pour l'obtention d'une pension de retraite ou pour les anciens marins de l'Etat retraités. Sont de même radiés d'office les inscrits ayant vu leur temps de navigation annulé comme non professionnelle, ceux qui s'engagent dans l'armée ou qui deviennent fonctionnaires. La réinscription des anciens inscrits maritimes est prévue.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES INSCRITS MARITIMES

Les gens de mer subissent des charges beaucoup plus lourdes que les autres Français : alors que le service militaire est devenu obligatoire pour tous les Français les inscrits maritimes sont soustraits à la loi générale sur le recrutement de l'armée de terre et astreints à un service militaire plus long. Même dans leur vie professionnelle ils sont surveillés étroitement par l'administration et soumis à un régime disciplinaire et pénal qui restreint leur liberté individuelle.

SECTION I

Charges militaires des inscrits maritimes (loi de 1896, titre III)

Tout inscrit définitif atteignant l'âge de 20 ans est individuellement levé pour la Marine Militaire : tout inscrit présent en France, en Algérie ou embarqué sur un navire de commerce présent dans un port français ou algérien doit dès qu'il atteint l'âge de 20 ans se présenter immédiatement devant l'autorité maritime en vue d'être incorporé pour le service militaire ; le marin embarqué hors de France et d'Algérie doit se soumettre à la levée à son retour. Tel est le principe de la levée permanente appliquée depuis 1835. C'est là un système conforme aux intérêts des inscrits maritimes et de la Marine Militaire, qui évite le congédiement simultané d'un trop

grand nombre d'hommes. Mais ce système nuit cependant à l'instruction des recrues qui se fait à période fixe : aussi le Ministre de la Marine s'appuyant sur l'article 21 de la loi de 1896 a autorisé plusieurs fois dans l'intérêt du service une levée périodique ; le décret du 14 juillet 1908 prescrit une levée mensuelle ; plusieurs fois avant la guerre la levée fut même suspendue pendant plusieurs mois ; le décret du 15 février 1915 et la circulaire du 1^{er} mars 1920 ont décidé le retour à la levée permanente ; la levée fut cependant à nouveau suspendue du 1^{er} février au 15 juin 1928.

Ce système de levée permanente simplifie les opérations d'incorporation : ni l'autorité civile, ni l'autorité militaire ne vont intervenir ; il n'y aura ni recensement, ni conseil de révision, tout sera fait par les soins des quartiers d'inscription.

Tous les inscrits ne sont pas levés à 20 ans, certains peuvent être autorisés à devancer l'appel ; la levée peut au contraire être retardée à la suite d'un sursis, ou d'incapacité physique ; à l'exception de ceux qui sont hors d'état au moment de la levée de faire leur service militaire, c'est seulement à leur arrivée dans un port militaire que les inscrits seront examinés pour leur aptitude physique.

La durée de l'assujettissement militaire imposée aux inscrits par la loi de 1896 (art. 5, 20 à 23) est plus longue que pour les autres Français, soumis à la loi générale sur le recrutement de l'armée, appliquant le service d'un an (loi du 1^{er} mars 1928).

La durée totale de l'assujettissement de l'inscrit est de 30 ans. Depuis son inscription définitive, qui peut

avoir lieu à partir de 18 ans, jusqu'à l'âge de 50 ans, l'inscrit est à la disposition de l'Etat ; mais son lien est particulièrement étroit pendant une période de 5 années.

1° De 18 à 20 ans l'inscrit ne peut être levé qu'exceptionnellement, en vertu d'un décret (Art. 8, loi de 1896).

2° De 20 à 25 ans il accomplit une période de service actif de 5 ans.

L'inscrit rentrera dans ses foyers en congé illimité avant d'avoir accompli ses 5 années de service. La période de présence effective sous les drapeaux est fixée par le Ministre et varie suivant les besoins de la Marine. En 1914 la durée effective fut de 48 mois. Depuis la fin de la guerre, elle a été fixée successivement à 54 mois, 48 mois. En 1929 elle a varié de 36 mois à 33 mois. En février 1930 elle fut ramenée à 29 mois. A partir du 1^{er} mars 1931 le service effectif des inscrits est de 26 mois : l'inscrit en congé illimité peut d'ailleurs être rappelé à tout moment par simple décision ministérielle.

Le projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer et l'organisation de ses réserves qui doit être très prochainement voté par le Parlement limite la durée de l'assujettissement des inscrits à 28 ans dont seulement deux ans de service actif (1).

Il n'existe plus de dispense de service dans l'armée de terre, des allocations en tiennent lieu ; la loi du 8 août 1913 a supprimé pour les inscrits l'ancienne dispense accordée aux soutiens indispensables et a prévu pour leurs familles des allocations du même genre. Mais

(1) Projet de loi, Chambre des Députés, Documents parlementaires, 1930, Annexe n° 4200.

Voir plus bas II^e partie, chapitre III.

toutefois il existe encore des dispenses partielles de service accordée par des décisions ministérielles ultérieures (2) en faveur des fils aînés d'une famille de cinq enfants, des inscrits mariés ou veufs pères de trois enfants vivants, des aînés d'une famille de trois enfants et pères de deux enfants, des aînés d'une famille de quatre enfants, pères d'un enfant.

Ces inscrits sont envoyés en congé libérable après 19 mois de service effectif, depuis le 1^{er} décembre 1930.

3° Après les 5 années de service actif l'inscrit est placé pendant 2 ans en position de disponibilité (3), normalement de 25 à 27 ans et peut être rappelé sous les drapeaux par simple décision ministérielle. Ces deux dispositions, congé illimité, disponibilité assurent l'élasticité du régime par le rappel des effectifs nécessaires avant la mobilisation, en cas de menace d'agression.

4° Au bout de ces 2 années l'inscrit est versé dans la réserve et y demeure jusqu'à sa libération définitive c'est-à-dire 50 ans : pendant cette période les inscrits ne peuvent être levés qu'en vertu d'un décret du Président de la République. Les inscrits peuvent aussi être soumis à deux périodes d'exercice d'une durée de 4 semaines au plus jusqu'à l'âge de 35 ans : le ministre y a rarement recours : il existe des dispenses de droit pour les inscrits ayant accompli 5 années de service effectif ou pour les soutiens de famille.

Il existe des régimes particuliers pour certaines catégories d'inscrits :

(2) Circulaires des 16 mai 1925, 1^{er} juillet 1925, 14 janvier 1928, avril 1929, 29 novembre 1929.

Les inscrits qui se font inscrire tardivement avant 30 ans sont levés s'ils n'ont pas accompli une durée de service égale à celle exigée des inscrits (loi de 1896, art. 25). S'ils atteignent l'âge de 30 ans ils sont libérés dès qu'ils ont accompli une année de service. Ces dispositions ont pour but de déjouer les calculs de certains inscrits qui seraient tentés de retarder l'époque de leur inscription définitive pour se soustraire à leurs obligations militaires.

Les lois des 5 décembre 1922 et 26 décembre 1929 soumettent les élèves diplômés des écoles préparant des officiers de la Marine Marchande au régime de l'Inscription Maritime : ceux qui sont admis aux examens d'officiers de réserve accomplissent un service de 18 mois ; les autres font le même temps de service que les inscrits ordinaires.

Les inscrits maritimes algériens ne sont maintenus au service qu'une année ; le reste du temps ils sont envoyés en congé illimité dans l'intérêt de la colonisation (loi 1896, art. 62). Ces dispositions ne se justifient plus maintenant : ils jouissent cependant des mêmes avantages que les autres inscrits. Les inscrits coloniaux (Algérie, Réunion, Guyane, Martinique, Guadeloupe) ne sont levés, dans leur colonie d'origine, qu'après décision du Ministre de la Marine ou ils en font la demande (art. 21 loi de 1896). Les inscrits algériens ou coloniaux qui viennent en France et y restent au moins un an sont soumis aux mêmes obligations que les autres inscrits. En fait toute cette réglementation est peu appliquée ; la levée ne fonctionne pas aux colonies. Pendant toute la durée de son assujettissement et à par-

tir du jour de l'expiration de la période de service effectif exigé pour être envoyé en congé illimité, l'art. 39 de la loi de 1896 porte que l'inscrit peut être réadmis pour des périodes de 2, 3, 4 ou 5 ans. Si ces derniers sont officiers mariniers, ils peuvent s'engager à rester au service et être admis dans le cadre de maistrance de la Flotte ; cette admission entraîne pour l'officier marinier l'obligation de rester à la disposition de l'Etat d'une manière permanente, et s'il se trouve dans ses foyers en disponibilité il ne peut pratiquer la navigation hauturière, mais simplement la navigation côtière ou au bornage. Il ne pourrait être rayé de ce cadre de maistrance qu'à la suite de l'admission à la retraite ou d'une condamnation criminelle ou correctionnelle.

SECTION II

Obligations professionnelles des inscrits

Même en dehors de leur service militaire les inscrits maritimes sont soumis durant leur vie professionnelle à des obligations qui diminuent leur liberté individuelle : ils vont être surveillés par l'autorité maritime, et soumis à un régime disciplinaire et pénal spécial.

1° Considérés comme étant à l'entière disposition du Ministre de la Marine, les inscrits seront assujettis pour assurer leur rappel et leur mobilisation à des obligations particulières (art. 54, 55, 81, 82, loi 1896).

Ils sont déjà obligés de se présenter devant l'administration de l'Inscription Maritime quand ils atteignent l'âge de 20 ans ; mais de plus ils sont astreints à déclara-

rer leurs déplacements supérieurs à un mois, ou leurs changements de résidence ; dans les deux mois de leur départ ils doivent se présenter à l'autorité maritime de leur nouvelle résidence sous peine de 3 à 8 jours de prison ; ils doivent de même déclarer leurs changements de résidence à l'étranger sous peine de 15 jours à 2 mois de prison en temps de paix et de 2 à 6 mois en temps de guerre ; ils doivent déclarer tous leurs embarquements et débarquements ou commerce. Pour naviguer sous pavillon étranger, il leur faut l'autorisation du Ministre de la Marine ou de son délégué sous peine de un mois à un an de prison en temps de paix et un an à deux ans en temps de guerre, prononcée par le conseil de guerre maritime. C'est là un système très rigoureux, le marin devrait pouvoir s'embarquer sur un navire étranger quand il le veut puisqu'il peut se faire rayer des rôles. L'inscrit est encore obligé de répondre à toute convocation de l'autorité maritime sous peine de 8 jours de prison ; il ne peut contracter un engagement dans un corps de troupe de l'armée de terre ou de l'armée coloniale sans avoir au préalable obtenu sa radiation.

Les réservistes soumis aux lois du recrutement général sont d'ailleurs de plus en plus soumis à ces obligations qui facilitent la mobilisation.

2° Les gens de mer furent longtemps soumis durant leur profession à un régime disciplinaire très rigoureux qui rappelait celui de la Marine Militaire. Il est certain qu'un marin ne peut avoir à bord d'un navire la même liberté qu'un ouvrier : la sécurité de la navigation l'exige. Selon le décret-loi du 24 mars 1852, le capitaine, représentant de l'Etat à bord, avait un véritable droit de ju-

ridiction sur son équipage et avait même en certains cas droit de vie ou de mort. La répression des simples fautes contre la discipline était très sévère ; les délits et les crimes étaient soumis à une juridiction d'exception, les tribunaux maritimes ; la grève assimilée à la désertion était punie comme crime (4). Le code disciplinaire et pénal du 18 décembre 1926 est venu apporter des améliorations sérieuses et mettre fin à l'anachronisme du décret de 1852 ; il unifie la législation sur la matière ; il s'applique au personnel non inscrit et même aux passagers. Les peines ont été adoucies ; l'absence irrégulière du bord ne constitue plus un délit que s'il y a de la part du marin abandon d'un poste de garde. Sont de même prévues l'application des dispositions de l'article 463 du code pénal sur les criconstances atténuantes, celle de la loi du 26 mars 1891 sur le sursis à l'exécution des peines. La loi distingue les fautes de discipline, les délits et les crimes : le capitaine demeure toujours compétent pour sanctionner les fautes de discipline légères après inscription sur le livre de discipline ; au contraire les fautes graves sont réprimées par les administrateurs de l'Inscription maritime. Mais le principe nouveau posé par cette loi est de confier la répression des crimes et des délits aux tribunaux de droit commun. Du fait de la suppression des tribunaux maritimes, juridictions d'exception, l'instruction est devenue contradictoire, les jugements prononcés sont susceptibles d'appel, les délais de prescription sont les délais ordinaires.

Mais les règles que cette loi édicte sont toujours ex-

(3) Pour les grèves, voir III^e partie, chap. I, section II.

ceptionnelles : elles prouvent le caractère particulier de la législation, même pénale, applicable aux milieux maritimes. Le capitaine est toujours investi en mer d'un véritable pouvoir disciplinaire ; le refus de travailler, l'absence irrégulière du bord, l'abandon d'un poste de garde peuvent toujours entraîner pour le marin des peines d'emprisonnement : de tels actes dans la législation terrestre donnent seulement lieu à des dommages-intérêts. Si le marin ne peut plus comme autrefois être considéré comme un véritable soldat prêté par l'Etat à l'armement, si son état social s'est modifié avec le développement des lois ouvrières terrestres, il ne jouit pas dans son travail de la même liberté que l'ouvrier terrestre.

CHAPITRE IV

AVANTAGES PROFESSIONNELS DES INSCRITS MARITIMES

Dès la création du régime de l'Inscription Maritime les gens de mer bénéficièrent en compensation de leurs charges militaires exceptionnelles de certains avantages professionnels. L'Etat se fit le tuteur des populations maritimes et protégea spécialement les marins de profession dans la conclusion de leur contrat d'engagement ; de plus il leur accorda des monopoles et des privilèges dans l'exercice de leur profession ; enfin il créa tout un système d'assurance contre la vieillesse et contre l'invalidité. Les inscrits purent longtemps se considérer comme de véritables privilégiés ; et en fait c'était là un régime de protection qui fut longtemps en avance sur la législation sociale terrestre. L'organisation professionnelle maritime a précédé de loin l'organisation des autres métiers. Certains de ces avantages professionnels sont définis dans le titre IV de la loi de 1896.

I

Mesures de protection

Durant toute sa vie professionnelle le marin va se trouver spécialement protégé par l'autorité maritime ; non seulement il trouvera en l'administrateur de l'Inscription Maritime un conseiller, mais la loi elle-même impose son intervention dans la procédure de formation

et de dissolution du contrat d'engagement. A ce point de vue l'institution de l'Inscription Maritime a largement devancé la législation sociale actuelle qui ne devait s'élaborer que beaucoup plus tard au profit des autres professions ; le code du travail maritime du 13 décembre 1926 a maintenu ce régime particulariste au profit du marin tout en voulant unifier les règles terrestres et maritimes.

Si les rapports entre marins et armateurs sont dominés par les règles générales du droit civil, si le salaire est librement fixé, le contrat maritime conserve un caractère spécial de droit public : la plupart des clauses du contrat d'engagement sont des dispositions d'ordre public auxquelles la volonté des parties ne peut déroger ; l'administration va intervenir pour sanctionner la nouvelle association qui s'est fondée entre le capitaine et l'équipage et qui entraîne une discipline particulière. D'ailleurs l'engagement du marin reste conclu vis-à-vis d'un bateau déterminé en vue d'une expédition maritime (art. 4) ; le marin ne s'engage pas vis-à-vis d'un employeur ; il s'engage vis-à-vis du navire pour un service déterminé : le service à la mer ; il a été déclaré dans les travaux préparatoires de la loi de 1926 que les services que les marins pouvaient rendre à terre ne seront pas couverts par le contrat d'engagement maritime qu'ils auraient signé même avant leur embarquement, mais par le code du travail terrestre.

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont nulles si elles ne sont pas inscrites ou annexées au rôle d'équipage (art. 9). De plus ce contrat

ne peut se former qu'en la présence de l'Administrateur de l'Inscription Maritime qui non seulement a besoin de connaître les déplacements de marins, mais aussi veiller à ce que le contrat ne renferme aucune clause contraire aux dispositions légales d'ordre public ; le capitaine après avoir recruté son équipage le présente à l'Administrateur qui passe la revue d'armement, c'est-à-dire donne lecture des conditions de l'engagement devant les marins assemblés (art. 12). Une procédure analogue a lieu à la fin du voyage du navire : les salaires seront alors liquidés ; l'autorité maritime dresse le rôle de désarmement sur lequel sont indiquées les sommes dues à chacun des membres de l'équipage (art. 51). Le paiement a toujours lieu devant un fonctionnaire.

Le contrat d'engagement des gens de mer est donc différent du contrat de travail ordinaire ; c'est une véritable institution de droit public, une sorte d'association obligatoire formée entre le capitaine, les officiers, l'équipage ; cette association est reconnue par l'Etat, se forme sous son contrôle, vit sous sa surveillance.

Ainsi que le dit M. Ripert (1), l'idée de louage de service ne peut expliquer tous les effets du contrat d'engagement maritime : « l'idée de louage de service explique bien que le marin soit tenu d'effectuer un certain nombre d'heures de travail, moyennant un salaire déterminé, mais elle n'explique pas que cela, et il y a autre chose. Le marin engagé est placé sous l'autorité du capitaine et des officiers ; il doit accomplir toutes les tâches

(1) Ripert, *Droit maritime*, t. I, édition 1929, p. 633 et s.

qu'on lui demande de remplir, le nombre d'heures de travail maximum serait-il atteint ; il est soumis à une discipline particulière. Il peut-être contraint par la force d'accomplir le travail qu'il a promis. En revanche, nourri à bord, il ne peut être débarqué en pays étranger sans autorisation ; il est lié au navire, soigné s'il est malade, indemnisé s'il est blessé ; la conduite du capitaine et des marins est placée sous le contrôle de l'autorité publique. »

Le marin donne librement son adhésion ; mais cette adhésion donnée, il est soumis aux règles impératives qui régissent son contrat d'engagement : c'est ce qui a fait comparer le marin à un véritable fonctionnaire.

Certaines règles protègent étroitement le salaire du marin ; beaucoup d'entre elles étaient prévues par l'ancienne ordonnance de 1681 et le Code de Commerce ; la loi de 1926 a amélioré encore ce régime de protection :

L'ancienne idée d'association qui liait l'intérêt du marin au sort de l'expédition maritime et à ses risques tend à diminuer.

Si dans l'armement à la pêche, le salaire à la part de pêche est encore, en pratique, au commerce, le salaire fixé au mois, au voyage devient de plus en plus la règle ; la rémunération du marin ne dépend plus du résultat du voyage.

De plus, si pendant longtemps, le marin se voyait refuser tout paiement de salaire en cas de perte du navire, depuis la loi de 1885, il peut conserver son salaire jusqu'au jour de la perte ; la loi du 15 février 1929 vient même de lui assurer après la perte du navire une in-

demnité de chômage (deux mois de salaires au maximum).

Le salaire doit être payé en fin de voyage, au port de retour ; contrairement à la législation antérieure l'armateur n'est plus en aucun cas, sauf celui de dette directe du marin à son égard, autorisé à retenir à son profit une partie quelconque de la solde du marin déserteur ; le marin, absent sans autorisation, perd le droit aux salaires afférents au temps de son absence, sous préjudice des dommages-intérêts qui peuvent lui être réclamés par l'armateur (art. 48) ; si le marin a été congédié pour absence irrégulière les salaires qui lui sont dus sont versés à la caisse des gens de mer ; la moitié est tenue à la disposition du marin, l'autre moitié est retenue pour sûreté de la créance de l'armateur en dommages-intérêts : elle est payée au marin si l'armateur ne le poursuit pas en dommages-intérêts dans les trois mois qui suivent la fin du voyage (art. 49). Et même depuis 1926, s'il y a contestation sur le décompte des salaires, l'armateur n'est plus autorisé à conserver la partie du salaire sur laquelle porte la contestation : il doit la verser à la caisse des gens de mer où elle reste en dépôt jusqu'à ce qu'il ait été statué par justice (art. 56). Toute transaction sur le montant du décompte est nulle si elle n'est pas homologuée par l'autorité maritime (art. 57). Les avances sur salaires ne sont faites qu'en la présence et sous le contrôle de la même autorité (art. 58). En cas de rupture du contrat d'engagement à moins que ce ne soit par le fait du marin, les avances et les délégations per-

gues ne sont pas sujettes à restitution (art. 64). Les salaires du marin absent ou disparu au moment du paiement sont versés à la Caisse des gens de mer pour le compte des ayants-droit (art. 55). L'administration de la Marine aurait qualité pour agir contre l'armateur en paiement des salaires si le marin ne les réclame pas. Depuis une ordonnance royale de 1745 les salaires des marins sont insaisissables ; ils ont été par la suite déclarés incessibles : ils ne peuvent être saisis et cédés que jusqu'à concurrence d'un quart soit en cas de dette envers l'Etat, ou envers l'Etablissement des Invalides, soit en cas de dette pour fourniture de vivres, logement, équipement, autorisée par l'autorité maritime, soit même pour trop perçu sur un décompte de salaires antérieur (art. 67). Un second quart pourrait être saisi pour pension alimentaire. Depuis la loi de 1926, échappent définitivement à la saisie entière le « sac » du marin (vêtements, instruments, etc...) et les sommes qui lui sont dues pour frais médicaux, pharmaceutiques, rapatriement ou conduite.

L'article 91 de la loi de 1926 refuse dans tous les cas à l'armateur le droit de se libérer envers les marins par l'abandon du navire et du frêt ; ils possèdent cependant un privilège garantissant, non seulement les salaires, mais toutes les créances que le contrat d'engagement fait naître au profit des marins.

Il est interdit à l'armateur de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état-major de la nourriture de l'équipage, d'exploiter un économat pour la vente de denrées aux marins qu'il emploie. Un tableau de composition des rations règle la nourriture de l'équi-

page. Est mise à la charge de l'armateur la fourniture des objets de couchage (art. 72 à 78).

L'armateur est obligé de rapatrier le marin français débarqué hors d'un port métropolitain (art. 87) : ce rapatriement comporte le transport, le logement, la nourriture du marin mais non la fourniture de vêtements sauf en cas de nécessité ; cette obligation n'existe pas quand le marin est débarqué pour une raison disciplinaire ou à la suite d'une blessure ou maladie causée par une faute intentionnelle, ou inexcusable, ou lorsqu'il est débarqué pour passer en jugement ou subir une peine ; en ce cas les frais de rapatriement sont à la charge de l'Etat. Mais c'est une règle d'ordre public ; on considérerait autrefois que l'Etat prêtait en quelque sorte ses marins inscrits maritimes aux armateurs qui étaient tenus de les lui restituer sur le territoire français ; il faut distinguer toutefois le rapatriement en France et le retour au port d'embarquement, ou conduite. Le marin y a droit, mais la convention contraire est licite et les compagnies s'en affranchissent. De même si le capitaine a toujours le droit de congédier le marin dans les ports français à l'étranger, le capitaine ne pourrait agir qu'avec l'autorisation de l'autorité maritime ; la cause du congédiement est toujours portée au rôle d'équipage ; en cas de congédiement arbitraire, le marin a droit à indemnité. Il est vrai que hors des ports métropolitains, le marin ne pourrait résilier son contrat tant que le voyage n'est pas terminé. Il est tenu d'achever le voyage.

L'ordonnance de 1681 prévoyait pour les inscrits des secours temporaires en cas de blessures survenues en cours d'embarquement. Le nouveau code de travail ma-

ritime met toujours à la charge de l'armement les frais de traitement de blessures ou de maladies contractées par le marin à bord en cours de service (art. 86) ; si la maladie est due à un fait intentionnel ou à une faute inexcusable du marin le capitaine doit seulement le faire soigner à bord jusqu'à ce qu'il soit remis à une autorité française ; mais le marin est normalement soigné aux frais de l'armateur jusqu'à ce qu'il soit guéri ou que sa blessure se soit consolidée ; s'il est débarqué hors de France et rapatrié après guérison il a droit à ses salaires jusqu'à son retour en France, mais aucun de ces salaires ne peut courir plus de 4 mois à dater du jour où il a été laissé à terre ; une indemnité est même prévue s'il y a réellement faute de l'armateur ou de son préposé. Depuis la loi du 13 décembre 1926 le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix sans qu'il ait besoin pour cela d'aucune autorisation de l'employeur ; il a droit à une indemnité de nourriture calculée au taux du port de débarquement quelle que soit la localité où les soins sont réellement donnés. L'armateur peut seulement au cours du traitement désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin malade ou blessé.

L'armateur peut se libérer de cette obligation en versant entre les mains de l'autorité maritime une somme forfaitaire déterminée par un règlement d'administration publique (art. 85). Le code de 1926 a admis cette mesure pour les marins débarqués à l'étranger ou même en France (2). Ce privilège accordé aux inscrits fut une première application limitée du risque professionnel, en

(2) Application par le décret du 4 septembre 1930, *J. O.* 18 déc.

avance sur la législation sociale moderne, puisque, selon le droit commun, avant la loi de 1898 sur les accidents du travail, nul ne pouvait obtenir d'indemnité sans établir la faute de l'employeur et la relation de cause à effet entre cette faute et le dommage.

Les litiges relatifs aux contrats d'engagement des marins sont aussi soumis à des règles spéciales : depuis longtemps, l'administrateur de l'Inscription Maritime jouait le rôle de conciliateur dans les petites contestations : la loi du 13 décembre 1926 a rendu obligatoire cette tentative de conciliation ; en cas d'échec, le litige sera porté non au Tribunal de Commerce, comme auparavant, mais devant le juge de paix, en premier et dernier ressort jusqu'à 1.500 francs, à charge d'appel devant le tribunal, au-dessus de ce chiffre (art. 120 et 121).

Quant aux différends d'ordre collectif, la loi a organisé une procédure de conciliation et d'arbitrage peu appliquée en fait (3).

L'Etat protège de même les populations maritimes par l'intermédiaire des administrateurs des quartiers ; il accorde des secours aux marins ou à leurs familles, qui ont été éprouvés par des tempêtes ; il encourage la profession maritime par la création d'écoles d'hydrographie, d'écoles de pêche où est donné gratuitement l'enseignement en vue de l'obtention des divers brevets et diplômes de la Marine Marchande ; il fait encore des avances aux marins pour les rapatrier, leur faire rejoindre leur quartier quand ils sont sans ressources ; récemment encore, le crédit maritime facilitant l'achat

(3) Voir plus bas III^e partie.

ou la construction des navires de pêche a été améliorée ; de nombreux organismes mutuels peuvent recevoir des subventions de l'Etat (4) ; la loi du 9 février 1926 créant l'ordre du Mérite Maritime est venue accorder aux gens de mer des satisfactions d'ordre moral.

II

Monopoles et privilèges professionnels

Les inscrits maritimes ont le quasi-monopole de la navigation sur les navires de Commerce ; les marins français doivent composer pour les trois quarts les équipages et pour la totalité l'état-major. L'armement ne peut donc embarquer des étrangers que dans la limite d'un quart. Cette règle établie par le décret du 21 septembre 1793, véritable acte de navigation, n'est d'ailleurs pas absolue : de nombreuses exceptions sont prévues ; le décret du 22 avril 1872 déclare que des indigènes peuvent être embarqués dans la Mer Rouge ou dans la mer des Indes ; une circulaire du 25 novembre 1885 autorise sur les côtes d'Extrême-Orient, d'Afrique occidentale et orientale, l'embarquement d'équipages étrangers, sauf le capitaine ; pour le cabotage algérien la moitié de l'équipage doit être composée de Français (décret du 15 avril 1885) ; enfin le décret du 19 avril 1906 abroge l'acte de 1793 pour tous les navires ayant leur port d'attache dans les colonies ou les pays de protectorat : l'équipage sera composé pour moitié de sujets français ou de protégés français. Enfin une tolérance ad-

(4) Voir III^e partie.

ministrative permet l'embarquement d'Italiens et d'Espagnols dans la navigation à la pêche dans la Méditerranée ou sur les côtes du Maroc.

Il existe d'autres mesures qui favorisent l'embarquement des marins français, tout en protégeant le pavillon national : tels sont les monopoles du bornage, du cabotage national, établis par le décret de 1793 ; le remorquage, le pilotage ont été assimilés au cabotage par les lois du 11 avril 1906 et du 6 décembre 1917. La loi de 1889 établit aussi un monopole de navigation pour les bâtiments français entre la France, la Corse, l'Algérie, la Tunisie.

Les inscrits ont aussi le monopole de la pêche professionnelle dans l'étendue des eaux territoriales jusqu'à 3 milles du rivage (loi du 1^{er} mars 1888). Les non inscrits ne pourraient vendre les produits de leur pêche. Aux colonies, il n'existe pas de privilège de la pêche spécialement réservé aux inscrits.

La profession de marin, l'industrie de la pêche pratiquée par les inscrits, le droit de vendre les produits par eux pêchés ne comportent à leur charge ni droit de patente, ni redevance personnelle d'aucune sorte (loi de 1896, art. 48). Des concessions temporaires de plage pour la culture des coquillages et des crustacés, l'établissement des pêcheries sont faites à titre gratuit aux inscrits définitifs et à leurs familles ; toutes les autres concessions donnent lieu à perception au profit de la caisse des Invalides (loi de 1896, art. 49) ; la vente et l'achat des instruments de pêche sont exonérés de toute taxe.

Les inscrits maritimes ont encore le privilège d'être

exemptés de certaines obligations comme la tutelle. Pendant longtemps ils eurent le privilège de ne pouvoir faire leur service militaire que dans l'armée de mer : la loi du 8 août 1913 vint décider que les excédents d'inscrits seraient versés dans l'armée de terre : ils conservent cependant certains avantages : les brevets qu'ils ont obtenus dans la profession maritime leur servent à acquérir des grades dans la réserve de l'armée de mer.

III

Institutions de prévoyance

Un véritable régime d'assurance obligatoire protège les inscrits maritimes contre l'invalidité résultant soit des accidents et des maladies de leur profession soit de l'âge et de la durée des services. En effet en plus des secours temporaires dus aux marins par l'armateur en cas de blessures ou de maladies survenues en cours d'embarquement les marins français ont droit :

1° à des pensions de retraites versées par la caisse des Invalides de la Marine.

2° à des pensions d'invalidité versées par la caisse de Prévoyance des marins français.

Un même organisme, l'Etablissement National des Invalides de la Marine, assure par l'entremise de ses différentes caisses le paiement de ces diverses pensions. Cet établissement est géré, sous l'autorité du Ministre de la Marine Marchande, par un directeur secondé par l'administration centrale du Ministre de la Marine Marchande, des trésoriers des Invalides, des services de l'Ins-

cription Maritime; un conseil supérieur en assure la surveillance et la protection.

§ 1. — *La Caisse des Invalides*

Créée en faveur des marins de l'Etat et destinée à leur assurer des pensions militaires cette institution est devenue un organisme d'assurance obligatoire englobant tous les marins du commerce.

Le règlement royal du 23 septembre 1673, rendu cinq ans après l'organisation du régime des classes institua en faveur des officiers et marins de la Marine Royale une caisse alimentée par les retenues sur la solde en vue d'assurer la construction de deux hôpitaux destinés aux marins invalides, à Rochefort et à Toulon ; seul, l'hôpital de Rochefort fut construit et la caisse changea bientôt d'objet : l'ordonnance du 16 avril 1689 accorda aux invalides de la Marine Royale une pension égale à la moitié de leur solde, la demi-solde. L'édit de mai 1709 étendit aux marins du commerce le bénéfice de ces pensions d'invalidité ; l'édit de juillet 1720 fixa l'organisation de la caisse des Invalides. La révolution maintint ce système de pensions ; et même la loi du 30 avril - 30 mai 1791 consacra la propriété personnelle des marins sur les fonds de la caisse et l'autorité du ministre sur son administration ; supprimée cependant en l'an II et réunie au trésor elle fut reconstituée en l'an III ; sous l'empire, après avoir servi plusieurs fois à combler les déficits du budget, elle fut à nouveau réunie au Trésor en 1810 ; la Restauration par l'ordonnance du 22 mai 1816 rendit à la caisse des Invalides une

vie financière indépendante et lui restitua son patrimoine en partie.

La loi du 22 mars 1885 déchargea la caisse des pensions militaires de l'armée de mer ; elle ne fonctionna plus que pour les marins du commerce : cependant ces pensions étaient toujours calculées sur le grade à l'Etat. la loi du 14 juillet 1908 supprima cette survivance : la pension fut basée sur le brevet professionnel de la Marine Marchande possédé par l'inscrit. La loi du 1^{er} janvier 1930 modifia encore le régime des pensions, l'étendit aux agents du service général et introduisit la notion de salaire dans la fixation des pensions.

La caisse des Invalides est alimentée 1° par les retenues sur les salaires des marins : 5 % dans les navigations au long cours, à la grande pêche et dans le cabotage et bornage en cas d'engagement un mois ou en voyage ; taxes fixes, mensuelles dans les autres navigations ; 2° par une contribution des armateurs égale au 35/50 des sommes dues par les inscrits ; pour les marins étrangers les armateurs versent même 8,50 % des salaires, ce qui est une protection indirecte des marins français ; 3° par une subvention annuelle de l'Etat ; 4° par des dons et des legs.

La loi de 1908 répartissait, pour la pension, les inscrits en quatre catégories d'après leur brevet professionnel : tous les marins d'une même catégorie recevaient la même pension quelqu'aient été leurs fonctions, leurs navigations, leurs salaires, leurs cotisations ; de plus la pension n'était acquise qu'à 50 ans d'âge et 300 mois de navigation, 180 mois en cas d'incapacité absolue de naviguer c'était là un système injuste pour certains inscrits

ment de son décès titulaire ou en possession de droits à pension (180 mois de navigation) : les pensions sont égales à la moitié de la pension de l'inscrit, suppléments pour enfant compris. Un supplément de 100 frs est en effet dû pour chaque enfant âgé de moins de 16 ans.

Les inscrits maritimes ont trouvé le taux de ces pensions encore trop faible. Le projet de loi de finances pour l'exercice 1931-1932 prévoyait leur augmentation (art. 53 bis). La Chambre des Députés vota ces dispositions, qui portaient la subvention de l'Etat à la Caisse des Invalides de 178.495.000 frs à 220.709.000 frs, soit une augmentation de 42.214.000 frs ; le Sénat refusa de voter cette mesure ; à nouveau rétablie par la Chambre, le Sénat transigea et accepta l'application de l'article 53 bis à la condition que l'augmentation aurait lieu à partir du 1^{er} janvier 1932 seulement. Le tarif des pensions se trouve ainsi modifié :

1 ^{re} catégorie	8.400
2 ^e catégorie	7.200
3 ^e catégorie	6.720
4 ^e catégorie	5.500
5 ^e catégorie	5.040
6 ^e catégorie	4.200

D'autre part, plusieurs modifications sont apportées à la loi du 1^{er} janvier 1930 ; en particulier, le taux des pensions des inscrits soumis au régime antérieur à la loi de 1930, les secours aux veuves d'inscrits, les suppléments pour enfants sont aussi augmentés ; enfin le sort des orphelins, faisant des études, en apprentissage, ou infirmes est amélioré.

§ 2. — *La Caisse de Prévoyance des Marins français*

La loi du 21 avril 1898 écartant l'idée du risque professionnel admise par la loi du 9 avril 1898 dans la législation ouvrière terrestre fit obligatoirement entrer les inscrits maritimes dans une assurance mutuelle contre les maladies et les accidents du travail, la caisse de prévoyance des marins français annexée à la caisse des Invalides. L'idée du risque professionnel fut écartée par crainte d'écraser l'armement. La loi du 29 décembre 1905 y admit les agents du service général ; la loi du 1^{er} janvier réorganisa cette institution.

Les ressources de cette institution proviennent :

1° De cotisation des marins français, qui comme pour la caisse des Invalides, sont suivant le genre de navigation de 1 % de salaires ou une taxe fixe mensuelle.

2° De versement des armateurs ; 4 % des salaires ou taxe fixe mensuelle suivant les genres de navigation.

3° D'une subvention de l'Etat.

4° De dons, legs, et du produit des retenues de 0,50 pour cent effectuées sur les marchés de matériel passés par la Marine Militaire et la Marine Marchande.

La loi de 1905 garantit le marin indistinctement contre l'accident du travail et les maladies professionnelles ; ni la faute inexcusable de l'armateur, ni celle du marin n'augmentent ou ne diminuent la pension, comme dans la législation terrestre.

Cette pension est due si l'accident ou le fait qui a provoqué la maladie est survenu pendant la durée de l'embarquement, a sa cause dans un fait de service, excluant toute faute volontaire ou inexcusable du marin. La bles-

sure ou la maladie doit entraîner une incapacité de travail d'au moins 10 % et avoir été constaté immédiatement dans un rapport du capitaine. Si le marin ayant acquis des droits, meurt, la loi accorde des allocations à la veuve, aux enfants, aux ascendants. La loi de 1905 était cependant incomplète ; elle répartissait les participants en trois catégories suivant leur brevet auxquelles étaient attribuées des pensions à taux fixe ; d'autre part la pension dépendait à peine de la gravité de l'infirmité : deux degrés étaient seulement prévus suivant que l'infirmité allait de 20 à 70 % ; enfin le taux des pensions était trop faible : ce n'était donc qu'une simple institution de prévoyance permettant d'attribuer aux marins des rentes à un taux très artificiel.

La loi du 1^{er} janvier 1930 a modifié toutes ces règles : le régime des pensions est maintenant basé sur le salaire et sur le degré d'invalidité ; le mode de réparation forfaitaire prévue en faveur des ouvriers de l'industrie est étendu aux gens de mer : si l'incapacité est absolue, le marin a droit à une pension égale aux $\frac{2}{3}$ du salaire au moment de l'accident avec un minimum garanti de 3.600 frs depuis la loi de finances du 16 avril 1930 ; si l'incapacité est partielle il a droit à une pension égale à la moitié de la réduction de salaire à partir d'une invalidité de 10 % ; si l'invalidité atteint 70 % un minimum de pension de 2.460 frs est garanti ; en cas d'incapacité temporaire, il aura droit à une indemnité journalière égale à la moitié du salaire avec un minimum de 3.600/365. En conclusion les gens de mer sont plus favorisés que les ouvriers soumis à la loi de 1898.

La loi de finances d'avril 1931 a de même augmenté

le taux des pensions accordées par la Caisse de Prévoyance des marins français, avec application seulement à partir du 1^{er} janvier 1932. Les divers chiffres de 3.600 frs et de 2.460 frs ont été portés à 4.200 frs et à 2.940 frs.

La subvention annuelle à la Caisse de Prévoyance est portée de 12.171.000 frs à 21.300.000 frs, soit une augmentation de 9.129.000 frs.



Tels sont les divers avantages professionnels dont jouissent les inscrits maritimes : pendant longtemps exceptionnels à la profession maritime, ils ont constitué un véritable essai de la profession maritime. De nos jours ces privilèges ont perdu de leur valeur ; non seulement les agents du service général en profitent, mais ils sont devenus en plus le lot de tous les travailleurs. Le statut professionnel des gens de mer n'est plus le résultat du régime spécial d'assujétissement militaire auquel ils sont soumis.

DEUXIEME PARTIE

L'Inscription Maritime et la Marine de guerre

L'idée de Colbert en créant le système des classes était de faire de la Marine de Commerce la pépinière de la Flotte Royale en soumettant tous les gens de mer à un service militaire exceptionnel ; les marins de profession devaient rendre les mêmes services sur les bâtiments de l'Etat et sur les navires de Commerce.

Mais dès son origine ce recrutement se montra insuffisant, et l'on dut bientôt recourir à d'autres sources : c'est ainsi qu'actuellement la Marine fait appel à l'Inscription Maritime, au contingent de l'armée de terre, aux engagements, rengagements et réadmissions et même aux recrues indigènes des colonies.

De plus, si au temps de la Marine à voiles les mêmes qualités professionnelles étaient exigées sur les navires marchands et sur les navires de guerre, il n'en est plus de même de nos jours : la Marine de guerre a dû s'adapter aux dernières découvertes de la science moderne ; le personnel de la Marine Marchande ne rend plus les mêmes services.

Enfin le recrutement de l'armée de mer est actuellement soumis à un régime hybride ; la législation est restée la même qu'à l'époque où l'Inscription Maritime fournissait à la Marine la majorité de ses effectifs ; le régime adopté par la loi de 1896 ne sa-

tisfait plus ni les intérêts de la Marine Marchande, ni ceux de la Marine Militaire. Le besoin d'une grande loi organique sur le recrutement de l'armée de mer s'impose. Il faut un plan d'ensemble tenant compte du rendement de l'Inscription Maritime et des autres sources de recrutement : cette question est d'autant plus grave que la Marine vient de subir une véritable crise d'effectifs. De gros efforts financiers sont faits pour doter notre pays d'un matériel naval moderne, ils seront inutiles si le personnel se montre insuffisant à sa tâche. Notre flotte de guerre construite dans un but défensif et composée surtout d'unités légères, exige un personnel plus nombreux, plus entraîné, plus amariné qu'une Flotte composée de grosses unités ; une simple maladie, une simple défaillance peuvent avoir les pires conséquences.

Des innovations, des réformes sont certainement nécessaires, mais il faut éviter par une modification brusque d'obtenir des surprises désagréables : l'exemple des Marines étrangères qui ont souvent de grandes difficultés à recruter leurs équipages, le passé de notre propre Marine qui représente plusieurs siècles d'efforts peuvent être d'un grand secours.

Ce sont ces diverses considérations qui doivent être envisagées avant de juger le rendement de l'Inscription Maritime en tant que source de recrutement de l'armée de mer et de conclure à sa suppression ou à son maintien.

CHAPITRE I

RENDEMENT DE L'INSCRIPTION MARITIME

La loi du 24 décembre 1896 concordait avec les obligations militaires en vigueur, imposées par la loi du 15 juillet 1889 ; depuis, de nombreuses modifications ont été apportées dans le recrutement de l'armée de terre, tandis que la législation de l'Inscription Maritime n'évoluait pas ; d'un côté la diminution de la population maritime a rendu la production de ce système de recrutement insuffisante, d'autre part les flottes actuelles exigent des équipages d'une grande stabilité et d'une forte instruction que l'Inscription Maritime ne fournit pas.

*

*

Déjà sous Colbert les ressources du système des classes se sont montrées insuffisantes. En 1689, les équipages ne comprennent que 64,4 % de marins inscrits (1), en 1784, 68 % ; en 1840 la proportion des inscrits est encore de 67 % contre 9 % d'engagés, 24 % de conscrits.

En 1890, il y avait dans l'armée de mer 19.218 inscrits sur 36.591 marins et officiers marinières soit une proportion de 60 %.

Depuis 1900 les diverses sources de recrutement ont produit :

(1) Girard, *Rendement de l'Inscription Maritime*, op. cit.

Années	Inscription Maritime	Écoles profession- nelles	Engagements	Recrutement Général	Rengagements et Réadmissions
1901	4883	938	4030	»	3434
1906	4089	448	2696	»	4200
1910	4136	995	3753	1506	3614
1914	4000	626	3324	4842	3046
1921	4489	412	7682	5600	896
1922	4624	644	3987	4892	2334
1923	4144	629	3947	4331	1840
1924	4089	709	4420	9549	2305
1925	3822	889	3452	8173	1822
1926	3209	870	3226	11717	1230
1927	3174	1127	6608	11207	1258
1928	3224	1344	6397	8065	2020
1929	3168	1745	5479	6402	1873

Il y a donc eu depuis la Guerre un important fléchissement du rendement de l'Inscription Maritime. Actuellement les effectifs de la Marine se répartissent ainsi :

	1928	1929	1930
Inscrits	8.100	8.000	7.200
Appelés	12.860	9.000	9.400
Engagés	20.200	23.000	21.320
Rengagés	13.200	13.300	13.700
Recrues Indigènes	2.500	3.300	3.700
Total	56.900	56.600	55.320

Il faut tenir compte que le rendement de l'Inscription Maritime baisse aussi par suite de la diminution du temps de service effectif qui était de 48 mois avant la guerre et qui est de 26 mois depuis

mars 1931. En 1910, 4151 inscrits levés pour 48 mois procuraient un total de 199.248 mois de service ; en 1929, 3.168 inscrits levés pour 27 mois fournissent 85.536 mois de service.

Certains inscrits comme les soutiens de famille ne restent pas au service pendant toute la durée obligatoire ; en 1929 sur 3.168 inscrits levés, 2.445 devaient effectuer un service de 36 mois, 2.445 un service de 24 mois ou moins. D'autres sont déclarés utilisables seulement à terre et sont souvent libérés avant la fin de la période obligatoire de service. Les inscrits algériens n'effectuent même qu'un an de service : cette mesure prise pour aider la colonisation ne se justifie plus ; ils ne colonisent rien et s'ils restaient trois ans sans naviguer ils seraient rayés d'office de l'Inscription Maritime.

La baisse numérique de cette source de recrutement coïncide avec une diminution générale de la population maritime sur le littoral : les décrets de 1926 ont encore réduit les limites de l'Inscription Maritime ; mais ce n'est pas la cause essentielle de la décroissance des levées (2). Il y a une véritable désaffection pour le métier de marin. D'ailleurs cette crise affecte différemment les régions maritimes. Ce sont surtout les populations de Boulogne, Dunkerque, Le Havre, de la Bretagne qui fournissent le plus de marins à la Marine. La côte Atlantique, la Méditerranée, à l'exception de Toulon, ne procurent que de faibles éléments.

C'est ainsi que les divers arrondissements de l'Inscription Maritime ont fourni à la Marine en 1910 et 1929 (3) :

(2) Voir plus bas, III^e partie, chap. I.

(3) Statistique du Ministère de la Marine.

	1910	1929
1 ^{er} arrondissement.		
Nord - Pas-de-Calais		
Somme - Seine-Inférieure		
Calvados - Manche	769	574
2 ^e arrondissement.		
Ille-et-Vilaine - Côtes-du-Nord - Fi-		
nistère	1354	1402
3 ^e arrondissement.		
Morbihan - Loire-Inférieure	614	495
4 ^e arrondissement.		
Vendée - Charente-Inférieure - Gironde		
Landes - Basses-Pyrénées	407	260
5 ^e arrondissement.		
Pyrénées-Orientales - Aude - Hérault		
Gard - Bouches-du-Rhône - Var -		
Alpes-Maritimes - Corse	812	343
Algérie.	194	94
Total	4151	3168

C'est encore le 2^e arrondissement qui procure le plus grand nombre d'inscrits, 1.402 en 1929, répartis ainsi : Cancale (30), St-Malo (143), St-Brieuc (113), Tréguier (67), Lannion (75), Paimpol (199), Morlaix (89), Le Conquet (151), Brest (60), Camaret (97), Douarnenez (74), Concarneau (73), Guilvinec (133), Audierne (103). L'Inscription Maritime ne fournit donc à la Marine que le quart de ses effectifs. Il y a loin des résultats que Richelieu, Colbert, Seigneulay et le Maréchal de Castries espéraient obtenir.

Quant au rendement de l'Inscription Maritime aux co-

lonies, il est nul. En 1907 les diverses colonies de la Martinique, Guadeloupe, Réunion, Guyane, St-Pierre et Miquelon sur un total de 10.000 inscrits fournissaient seulement 66 hommes à la Marine de l'Etat — et cependant, ils jouissent des mêmes avantages que les inscrits français.

La Marine cherche à retenir au service les meilleurs éléments de ces recrues ; les inscrits maritimes ayant effectué leur période de service obligatoire peuvent se faire réadmettre pour une durée variant de 1 à 5 ans : ces marins de carrière rendent les plus grands services et forment les cadres d'officiers-mariniers ; mais malgré les avantages offerts (primes de rengagement, pécule après 5 ans de service, pension militaire, emplois réservés, le nombre des réadmissions a baissé considérablement même en Bretagne ; l'arrondissement de Brest n'a fourni en 1929 que 310 réadmis.

Autrefois ces réadmissions se contractaient surtout parmi les marins caboteurs, les petits pêcheurs ; le goût de la mer, le prestige de l'uniforme, la considération dont jouissaient les officiers-mariniers, les avantages de solde, et souvent même la nécessité poussaient les gens de mer et surtout les Bretons à chercher dans la vie militaire les ressources que ne leur procurait pas l'exercice de leur profession ; cet état d'esprit n'existe plus de nos jours : la Marine a perdu la meilleure source de recrutement de ses marins de carrière.



En dépit de leur insuffisance numérique, les inscrits

maritimes sont-ils par leurs qualités professionnelles et nautiques une source précieuse de recrues pour l'armée de mer (4) ?

Il est certain qu'il y a parmi eux un grand nombre d'illettrés, malgré la loi de 1896 qui refuse le bénéfice de l'inscription provisoire jusqu'à l'âge de 16 ans au futur marin qui ne sait ni lire, ni écrire.

Avant la guerre les diverses sources de recrutement se répartissaient au point de vue instruction de la façon suivante :

1° *Illettrés*

Inscrits maritimes	20 %
Engagés	0,2 %
Appelés	0,3 %

2° *Instruction primaire rudimentaire*

Inscrits maritimes	69 %
Engagés	38 %
Appelés	26,2 %

3° *Instruction primaire et instruction supérieure*

Inscrits maritimes	30,8 %
Engagés	61 %
Appelés	73,8 %

Le manque d'instruction est un grave inconvénient : un navire de guerre exige de son personnel une certaine instruction à la base.

La loi n'exige du marin aucune aptitude professionnelle : il est inscrit par le seul fait qu'il s'embarque à bord d'un navire : au contraire certains pays comme

(4) Rapport Condé, 1928, op. cit.

l'Angleterre exigent que les marins soient « able seamen » pour être classés manœuvriers (merchant shipping act de 1854, art. 126) ; de même aux États-Unis le « seamen act » de 1915 exige un certain nombre de marins « able seamen » à bord de tout navire de commerce.

Enfin les inscrits ne sont plus pour la Marine ce que Colbert attendait d'eux, c'est-à-dire un personnel déjà entraîné, prêt à rendre immédiatement service à bord ; sous la Marine à voiles les gabiers jouaient à bord un rôle très important ; avec l'apparition de la Marine à vapeur et de l'extrême complexité de l'outillage d'un navire de guerre moderne, il n'en est plus de même : « Notre métier était autrefois un instinct, il est devenu une science » disait l'amiral Jurien de la Gravière. Le navire de fer a remplacé en effet le navire de bois : il est devenu une véritable citadelle d'acier, une véritable usine flottante où à peine 10 % de l'équipage sont utilisés pour la manœuvre courante : le reste est réparti entre plus de 22 spécialités ; les seules spécialités de chauffeur et de canonnier absorbent les trois cinquièmes de l'équipage.

Par suite de l'importance du matériel la formation professionnelle du personnel s'impose ; de simples ouvriers spécialistes sont souvent préférables aux marins du commerce ; beaucoup d'entre eux ne pratiquent guère que la pêche côtière et leur savoir se borne à la manœuvre des voiles.

C'est ainsi qu'en 1930 la répartition des inscrits entre les différentes navigations était la suivante :

GENRES DE NAVIGATION	Personnel Pont	Personnel Machines
Long cours	9.994	8.180
Cabotage	11.979	8.134
Bornage	6.956	593
Plaisance	228	16
Grande pêche	5.018	350
Pêche au large	11.997	237
Petite pêche	51.321	1.592
Total	97.593	19.102

Donc 33 % seulement de marins pratiquent une grande navigation, 31 % font de la petite pêche ; seuls les marins hauturiers et le personnel des machines peuvent rendre presque immédiatement service à bord des navires de guerre ; quant aux autres, il faut leur donner une véritable instruction professionnelle qui exige souvent 6 mois ; ne restant au service que 26 mois, et bientôt même 24 mois, la Marine a trop peu de temps pour les utiliser avec profit ; aussi la plupart du temps, ils viennent grossir la masse des marins sans spécialité déjà si grande. A peine 27 % des marins inscrits maritimes sont brevetés. En 1914, 91 % des gabiers, 58,5 % des chauffeurs, 90 % des fusiliers, 33 % des canonniers 6 % des mécaniciens étaient des inscrits.

Il ne faut pas croire cependant que l'Inscription Maritime soit incapable de fournir de bons éléments à la Marine de guerre ; il est certain que l'évolution scientifique de la Marine Marchande est beaucoup plus lente ; mais tous les marins ne sont pas uniquement des gabiers ; au long cours et au cabotage, il y a presque autant de per-

sonnel de machines que de personnel de pont. En 1930, au long cours, il y avait 9.430 marins de pont embarqués sur des vapeurs, 564 sur des voiliers, tandis que pour le personnel des machines ces chiffres étaient respectivement de 8.174 et de 6.

Il ne faut pas non plus exagérer le manque d'instruction professionnelle des inscrits ; de nombreux marins de profession offrent des garanties. Pour le personnel de pont, on comptait en 1930, sur 137.885 inscrits, 5.673 officiers, 397 patrons de pêche, 6.241 patrons au bornage, 2.594 marins titulaires du certificat de capacité pour la pêche ; pour le personnel machines sur 26.731 inscrits, il y avait 4.071 officiers, 3.236 graisseurs, 12.483 chauffeurs, 6.086 soutiers.

De plus il y a souvent une mauvaise utilisation des inscrits. A leur arrivée au dépôt, leur affectation rationnelle aux différentes spécialités de la Marine suivant leurs connaissances professionnelles est souvent mal faite. Un matelot de pont est parfois désigné pour être mécanicien, un chauffeur pour être timonier ; l'amiral Darreius raconte qu'il interrogeait au cours d'une de ses inspections un jeune matelot qui lui apprit qu'il avait passé plus de 3 ans sur les voiliers du Pacifique et qu'il connaissait à fond la manœuvre des compas et des sondes ; lui ayant enfin demandé sa spécialité à bord, il lui répondit : fusilier (5).

Mais le principal avantage d'un régime militaire spécial pour l'homme de mer est son accoutumance à la mer. Les connaissances techniques sont nécessaires aux

(5) Amiral Dancius : le personnel des équipages, *Revue Maritime*, 1923, t. II, p. 289.

matelots mais elles ne suffisent pas à les rendre parfaitement aptes au service de la Flotte ; il leur faut encore cet ensemble de qualités nautiques que l'on résume dans cette expression : le sens marin. Les inscrits maritimes sont précieux, car ils possèdent des qualités spéciales ; ils sont accoutumés à la vie du bord, à ses durs labeurs, à ses privations, à sa discipline ; en cas de gros temps on ne peut compter que sur eux seuls pour exécuter sans que leur main tremble ou que leur cœur faiblisse ces manœuvres difficiles ou ces corvées extérieures où l'on peut perdre la vie. On a trop dit que le sens marin, l'accoutumance à la mer n'avaient plus sur les grands navires l'importance qu'ils avaient autrefois : notre marine se compose surtout de petites unités, de sous-marins, de torpilleurs où la valeur individuelle de chaque homme joue un grand rôle, mais où aussi il est nécessaire d'avoir des hommes rompus à la mer.

Que peut faire le commandant d'un de ces bâtiments si son équipage se trouve atteint par le mal de mer et incapable de remplir sa tâche ? Le pied marin est aussi utile au marin du pont qu'au chauffeur.

Le personnel qui ne provient pas de l'Inscription Maritime est composé d'engagés ou de recrutés plus instruits, plus débrouillés que les marins du commerce, mais en revanche les inscrits sont plus durs à la fatigue, plus courageux au travail.

Si l'inscrit manque souvent de brillant dans son apparence, chez lui le fonds est solide, et quand il a appris une chose, il la sait et la retient bien. Il est certain que le meilleur marin serait celui qui unirait aux

qualités du marin de profession, l'instruction de l'ouvrier spécialiste.

« Vous avez en France, disait un Anglais, au point de vue de votre Marine, la même bonne fortune que nous avons en Angleterre, celle d'avoir une race de marins nés. Vos marins bretons sont de la même race, et ont les mêmes qualités que nos meilleurs matelots du Devonshire et de Cornouailles. Sans doute en Angleterre la qualité en est plus grande, mais la France compte sûrement une proportion plus forte de cette population qu'aucun autre pays de l'Europe Occidentale.

Un pays qui compte dans son sein une race d'hommes chez lesquels les qualités du marin sont héréditaires n'a aucune raison d'envisager avec crainte son avenir (6) ».



Le système de la levée permanente des inscrits à l'âge de 20 ans fut sous l'ancienne Marine conforme aux intérêts de la Marine de guerre et de la Marine Marchande car les marins étaient utilisables dès leur incorporation ; de nos jours au contraire, les inscrits arrivant au service à toute époque de l'année sont souvent obligés d'attendre l'ouverture d'une nouvelle période d'instruction dans les écoles de spécialités ; plusieurs textes, nous l'avons vu, ont essayé de limiter l'application de ce système d'incorporation. Mais même actuellement une levée semestrielle des inscrits ne saurait s'adapter à une catégorie d'hommes dont l'absence est l'état le plus fréquent et qu'il faut saisir au moment et dans les localités

(6) Rapport Le Bail, op. cit.

où ils réapparaissent ; les marins revenant de la grande pêche ou débarqués d'un navire de commerce ne doivent pas attendre sans emploi pendant plusieurs mois leur incorporation. Ce système évite aussi la désorganisation des équipages des bâtiments de guerre par le départ simultané d'une grande partie de l'équipage.

Le système du recrutement par l'Inscription Maritime est aussi très élastique du fait que le temps de présence effective des inscrits est exigé par une simple décision ministérielle et que les inscrits en disponibilité forment, en somme, une première réserve dont la mobilisation peut se faire sur les ordres du ministre, sans que, cependant, aucun décret de mobilisation n'ait été pris par le Président de la République. A la moindre tension diplomatique, par exemple, ces hommes en disponibilité peuvent être appelés sans que le pays et les autres nations s'en aperçoivent.

Le régime de l'Inscription Maritime entraîne pour l'Etat l'obligation d'entretenir un personnel administratif tout le long du littoral ; sans parler de la nécessité pour l'Etat de protéger directement les marins professionnels, leur administration au point de vue militaire (appel à l'activité ou pour exercice, rappel en cas de tension diplomatique, mobilisation) pourrait difficilement être confiée à des commandants de bureaux de recrutement qui ne connaissent pas les exigences de la navigation et l'esprit des populations maritimes. L'administrateur de l'Inscription Maritime est beaucoup plus apte à suivre leurs divers embarquements au commerce et à leur préparer une affectation en cas de mobilisation, conforme aux intérêts du pays.

*

* *

Il est certain que l'Inscription Maritime entraîne pour l'Etat de lourdes charges financières ; l'Etat accorde de nombreux privilèges aux inscrits, les dégrève de certains impôts et surtout leur accorde de larges subventions versées à l'Etablissement des Invalides, récemment portées par l'article 53 bis de la loi de finances d'avril 1931 à 220.709.000 pour la Caisse des Invalides et à 21.300.000 francs pour la Caisse de Prévoyance des marins français ; soit une augmentation de 51.343.000 frs sur les subventions fixées par la loi de finances du 15 avril 1930.

C'était autrefois dans ces divers avantages que les inscrits trouvaient la compensation d'une dette militaire exceptionnelle. Ils sont devenus actuellement insuffisants et l'Etat s'est vu de nos jours obligé d'avantager les inscrits pendant la durée même de leur service ; la loi du 25 juillet 1923 accorde aux inscrits maritimes les mêmes avantages qu'aux engagés pour la période de service excédent celle du service légal, c'est-à-dire une prime de maintien au service égale à la prime d'engagement de la même spécialité et proportionnelle au temps du service supplémentaire accompli. En 1929 c'était pour l'Etat une charge de près de 7.000.000 de francs sans compter les frais des hautes payes qui sont aussi allouées à ces inscrits. Déjà avant la guerre on signalait que le recrutement de 3.800 inscrits en temps de paix coûtait autant que l'entretien de 250.000 hommes dans l'armée de terre. Comme on l'a fait remarquer à la discussion du Budget de la Marine Marchande en 1930 les sommes que devrait payer l'Etat pour remplacer ce personnel mari-

time par des engagements et des rengagements dépasseraient de beaucoup la subvention accordée à la Caisse des Invalides (7).

*

* *

Le régime de l'Inscription Maritime forme des réserves nombreuses, trop nombreuses même : la Marine n'a pas besoin comme l'armée de terre d'une multitude de réservistes : en temps de guerre ses besoins ne sont guère supérieurs à 150.000 hommes. Aussi la loi du 8 août 1913 autorisa le versement dans l'armée de terre des inscrits qui excèdent les besoins de la Flotte ; Par contre, la loi de 1896 prévoyait que les inscrits, en cas de mobilisation, pourraient non seulement être utilisés sur les navires de commerce réquisitionnés comme navires auxiliaires, mais aussi sur les navires faisant une navigation utile pour le pays ; certains marins, dits sursitaires, devaient être laissés à l'armement (loi de 1896, art. 47). Quelles furent les applications de ces règles pendant la guerre 1914-1918 (8) ? En 1914 à la veille de la mobilisation, il y avait 121.545 inscrits définitifs ; 37.179 faisaient de la grande navigation, 91.996 effectuaient une navigation côtière.

La question de l'utilisation de ces inscrits se posa au début de la guerre.

1° 31.000 inscrits se trouvaient déjà sous les drapeaux ; la Marine rappela 28.800 inscrits ; mais ne furent levés

(7) Voir Chambre des Députés, Débats parlementaires, séance du 21 janvier 1930, p. 67.

(8) Cangardel : *La Marine Marchande française et la guerre*, 1928.
La Bruyère : La mobilisation militaire et industrielle des inscrits maritimes, *Revue des deux mondes*, 1916, t. 31, p. 643 à 673.

que ceux qui avaient moins de 30 ans et qui n'étaient pas embarqués au cabotage ; certains capitaines au long cours, certains officiers mécaniciens ne furent de même pas appelés.

2° On ne sut d'abord pas comment employer les autres réserves d'inscrits ; plusieurs furent même envoyés aux moissons ; par application de la loi de 1913, des compagnies de marins avec leurs officiers furent formées, au total 10.000 hommes, pour combattre sur le front. D'autre part 6.000 inscrits, matelots sans spécialité, furent versés dans les divers régiments de l'armée de terre ; enfin 27.000 inscrits âgés de plus de 35 ans furent directement affectés à l'armée de terre. Près de 45.000 hommes furent ainsi utilisés à la lutte sur le front. Malheureusement ces inscrits n'étaient nullement préparés à cette affectation.

3° Les 20.000 inscrits qui restaient en réserve furent laissés à l'armement en position de sursis. L'armement subit d'ailleurs une sérieuse crise au début de la guerre par suite de la mobilisation des inscrits ; on dut même faire appel à l'aide anglaise ; ce n'est que devant les réclamations du Comité des Armateurs que la Marine se décida à rendre à la Marine Marchande quelques-uns de ses marins ; la circulaire du 24 décembre 1914 décida que les inscrits âgés de 18 à 47 ans seraient appelés au service sauf ceux qui naviguaient effectivement sur des bâtiments dont l'armement était jugé nécessaire aux intérêts généraux du pays. C'était une application de la mobilisation économique du pays. Elle aurait pu être plus étendue ; trop d'inscrits furent versés dans l'armée de terre ; ils auraient été beaucoup mieux à leur place

sur les navires de commerce chargés de veiller au ravitaillement du pays ; ces marins, pratiquant la navigation commerciale à titre de sursitaire, ont reçu d'ailleurs les mêmes avantages que s'ils avaient servi sur les bâtiments de l'Etat ; récompenses honorifiques (loi du 1^{er} avril 1918), secours, allocations aux familles (circul. du 9 sept. 1914), demi-salaire aux prisonniers (loi du 4 août 1917), pensions à leur famille en cas de mort (loi du 29 juin 1918), exemption de la taxe militaire (loi du 3 avril 1918).

Il ne faut pas non plus oublier que les inscrits levés et affectés à l'armée de mer rendirent les plus grands services ; de nombreux chalutiers furent transformés en bâtiments auxiliaires, en poseurs ou dragueurs de mines, en chasseurs de sous-marins ayant à bord leurs propres équipages ; d'autres bâtiments de la Marine Marchande, comme les paquebots, furent réquisitionnés pour servir de transports ; de simples barques de pêche jouèrent aussi leur rôle avec leurs équipages dans la lutte contre les sous-marins dans l'Adriatique.

Le rôle de l'Inscription Maritime en cas de guerre est pleinement justifié ; non seulement les inscrits conservent un entraînement maritime que ne tardent pas à perdre les autres réservistes de l'armée de mer, mais, par son organisation, elle facilite la mobilisation économique de la Flotte commerciale.

*
* * *

Tels sont les divers avantages et inconvénients du régime de l'Inscription Maritime. La Marine est obligée de faire appel à d'autres sources de recrutement, appel

au contingent, de l'armée de terre, engagements ; mais elle éprouve de grandes difficultés à se procurer un personnel de valeur et stable.

En raison de la brièveté du service d'un an la Marine recherche surtout les appelés possédant des connaissances immédiatement utilisables à bord, comme les mécaniciens, les électriciens. Ces recrues sont souvent de bons éléments : « il faut faire appel, dit Gabriel Charmes, aux ouvriers de nos usines, aux mécaniciens des chemins de fer et de l'industrie, à tout le personnel instruit dans les ateliers où l'on construit et dirige les machines et qui figurerait bien plus utilement sur nos navires de guerre que des hommes habitués seulement à manier la voile ou à grimper sur les mats » (9). Une partie de ces recrues proviennent d'ailleurs du littoral, et, comme le disait l'amiral de Gueydon, ils possèdent souvent les qualités des inscrits. Mais si cela était vrai avant la guerre, quand la Marine ne faisait qu'un appel restreint à cette source de recrutement, 229 en 1908, 1.506 en 1910, il n'en est plus de même aujourd'hui ; en 1926, la Marine recruta 11.717 appelés, en 1929, 6.402. Ne pouvant acquérir une spécialité, la plupart demeurent matelots sans spécialité et encombre les dépôts.

Les engagements constituent actuellement la principale source de recrutement de l'armée de mer. Ce sont soit des engagements de cinq ans, spéciaux pour les élèves des écoles professionnelles de la Marine, soit des engagements ordinaires pour trois, quatre, cinq ans. L'avantage de cette source de recrutement est de per-

(9) Gabriel Charmes : *La réforme de la Marine*, p. 249 et s.

mettre à la Marine de choisir son personnel et de n'admettre que les hommes présentant des garanties de moralité et d'instruction, pour en faire des brevetés et les utiliser pendant une longue période. Les marins de carrière semblent les plus aptes à utiliser le matériel spécialisé de nos navires de guerre moderne. Mais le chiffre de ces engagements varie trop d'une année à l'autre, selon les circonstances économiques du pays : le marin de carrière ne jouit pas actuellement de la considération qui s'attachait à lui avant la guerre ; le chiffre des engagements a cependant augmenté, 4.370 en 1910, 7.224 en 1929. C'est aussi un système onéreux pour l'Etat, car les hauts salaires du commerce et de l'industrie font aux engagements une âpre concurrence. Enfin cette source de recrutement procure souvent de mauvais éléments ; certains engagés voient dans l'engagement le moyen de toucher immédiatement une prime : c'est pour cela que l'on a dû échelonner leur paiement. Des jeunes gens dévoyés sont souvent poussés à s'engager soit par la justice, après quelque affaire, soit par leur famille qui désire se débarrasser d'un mauvais sujet ou d'un incapable.

La Marine cherche aussi à retenir au service les spécialistes qu'elle a formés à grands frais ; non seulement les inscrits peuvent se faire réadmettre, mais les appelés et les engagés peuvent rengager pour une durée variant de 1 à 5 ans. Ces marins de carrière forment les cadres d'officiers-mariniers ; des avantages financiers ou matériels leur sont accordés.

Mais la Marine ne fait pas encore assez de sacrifices pour retenir ses anciens marins : ils quittent rapidement le service pour chercher un emploi plus lucratif dans le

commerce et l'industrie. Alors que le nombre des réadmis et des engagés était de 3.229 en 1910, il n'est en 1929 que de 1.873.

Devant l'insuffisance de ses effectifs la Marine a dû faire appel dans ses possessions hors de France au recrutement de marins indigènes, 3.300 en 1929.

Tel est le rendement des diverses sources de recrutement de l'armée de mer. L'Inscription Maritime n'apporte plus que de faibles éléments. Pourquoi ne pas supprimer ce régime spécial et créer uniquement une Marine de métier ?

CHAPITRE II

SUPPRESSION OU MAINTIEN DE L'INSCRIPTION MARITIME COMME SOURCE DE RECRUTEMENT DE L'ARMÉE DE MER ?

Dès le vote de la loi de 1896 l'Inscription Maritime fut attaquée : « L'Inscription Maritime, écrit Gabriel Charmes (1), est une de ces institutions sacro-saintes auxquelles personne n'ose toucher et cependant il suffit d'une minute de réflexion pour voir qu'elle n'est plus en harmonie avec notre Marine contemporaine ».

De nombreux vœux pour sa suppression ont été faits, ou du moins pour son adaptation aux circonstances actuelles.

SECTION I

Nécessité du maintien de l'Inscription Maritime

Pourrait-on concevoir en France une Marine uniquement de métier, c'est-à-dire composée, comme en Angleterre, de marins engagés à long ou à court terme ? « Si l'on désarmait totalement la Flotte, déclare M. Jean Raoult (2), et que, faisant table rase de tout, on ait à créer quelque chose de nouveau ce serait sûrement une armée de métier qu'il faudrait

(1) Gabriel Charmes, *La réforme de la Marine*, op. cit., p. 225.

(2) Jean Raoult : *La question du recrutement dans la Marine de guerre*, op. cit., p. 117.

constituer; le problème est infiniment plus délicat pour orienter progressivement la Marine de guerre vers une Marine de métier; pour cela il faut augmenter petit à petit la productivité de certaines sources et laisser se tarir d'elles-mêmes ou restreindre volontairement certaines autres ». Armer nos vaisseaux avec des matelots ne faisant que 12 mois de service serait une mesure déplorable.

Seuls les marins de carrière semblent devoir être la base de notre armée de mer. La Marine devrait être comme en Angleterre être composée d'engagés à long terme, liés pour 5 ou 7 ans, qui après avoir été instruits dans une spécialité, seraient utilisés avec large profit par la Marine. D'autres engagements à court terme de 3 à 5 ans pourraient être adoptés pour certaines spécialités ou pour certaines recrues qui par leur instruction professionnelle préalable prouveraient qu'elles sont immédiatement utilisables. Mais à l'instar de la Marine anglaise, il faudrait que les demandes d'engagements soient telles que la Marine puisse faire entre elles un véritable choix et ne conserve que les meilleurs éléments.

« La création d'une Marine de métier est la seule qui puisse répondre en toutes circonstances à tous les besoins de la Marine de guerre, dit Marcel Charrier (3); mais il ajouta: « le recrutement par engagement sera fonction des avantages que vous donnerez à vos équipages... Vous accordez actuellement certains avantages sous forme de primes, de pécules, de hautes

(3) Marcel Charrier, Débats parlementaires 1929, Discussion du budget de 1930, Chambre des Députés, Marine de guerre.

payes ; mais si dans un moment de crise industrielle vous avez pu recruter facilement par voie d'engagement, ces engagements seront d'autant plus rares que la situation industrielle et économique du pays sera meilleure. Vous ne pouvez donc attirer vers vous ces hommes qu'en leur accordant les avantages réels qui leur permettront de se faire dans cette carrière des situations meilleures que dans la vie civile ; ils ne viendront à vous que par intérêt. Il y a là tout un ensemble de dispositions que vous devez envisager et qui ne sont réalisables que par un accroissement de dépenses ». Il y aura donc lieu d'augmenter les soldes. Un quartier-maître d'une spécialité de pont marié et embarqué sur les côtes de France reçoit entre 3 et 5 ans de service une solde, indemnités de logement et de charges militaires comprises de 350 francs environ, alors qu'un quartier-maître américain reçoit de 1.500 à 2.000 francs par mois, un quartier-maître anglais 1.200 francs. Compte tenu du prix de la vie dans chacun de ces pays, les soldes sont donc beaucoup plus élevées qu'en France.

En Angleterre le personnel entre pour 20 % dans les dépenses générales de la Marine alors qu'en France il entre pour 10 % environ. Il faudrait également augmenter les primes d'engagement, de rengagement, les conditions de vie matérielle des marins de profession, pour les inciter à rengager. La Marine a certainement beaucoup plus d'intérêt à garder longtemps des marins recevant de hautes soldes que d'instruire un grand nombre qui, après un apprentissage coûteux, quittent la Marine au bout de 2 ans et demi pour aller dans le commerce.

La Marine vient d'ailleurs d'entrer dans cette voie. Les crédits pour les Equipages ont été augmentés dans le budget de 1931-1932 de 300 millions. Le rapport du budget de M. H. Stern affirme la nécessité de faire des sacrifices financiers pour la constitution d'une Marine de métier.

L'appel au recrutement général doit être limité ; avec l'application de la loi d'un an cette source ne peut servir qu'à fournir à la Marine des recrues choisies parmi les ouvriers spécialistes utilisables dès leur incorporation et le cas échéant à parer aux crises éventuelles d'effectifs. Ils devront surtout être choisis parmi les jeunes gens provenant du littoral et ayant fait une préparation militaire ; ils ne doivent constituer qu'une source accessoire de recrutement et ne représenter seulement que 10 à 12 % des équipages.

*

* *

Dans une telle Marine de métier basée surtout sur les engagements à long et court terme faudra-t-il supprimer l'Inscription Maritime ?

Il est d'abord hors de discussion que les marins de commerce doivent faire leur service militaire dans l'armée de mer en raison de leurs aptitudes spéciales. Un engagé est peut-être préférable à un inscrit, mais un inscrit est préférable à un appelé. Il est vrai que les inscrits arrivent au service ignorant tout du matériel compliqué des navires de guerre ; mais ils font d'excellents matelots de pont, de bons gabiers et de bons chauffeurs, spécialités pour lesquelles l'accoutumance à la mer est indispensable. De même le sys-

tème de la levée permanente ou plutôt de la levée mensuelle est conforme aux besoins de la Marine de guerre et de la Marine marchande; toutes les questions administratives relatives aux inscrits, leur appel à l'activité, leur mobilisation doivent être soumises à des règles spéciales et s'adapter aux exigences de la navigation. La guerre a enfin démontré le lien qui existe entre la Marine de guerre et la Marine Marchande; les gens de mer doivent être mis à la disposition de l'armement. C'est là une application de la mobilisation économique qui veut que chacun soit mobilisé là où il peut rendre les meilleurs services à la Défense Nationale.

Les gens de mer doivent, par conséquent, être soumis à un régime militaire spécial. La seule question qui se pose est celle de la durée de leur service. Il faut concilier la règle de l'égalité de tous les citoyens devant les charges militaires, les intérêts de la Marine Marchande et ceux de la Marine de guerre qui ne peut en un an former et utiliser les inscrits avec profit.

La création d'une Marine de métier est la meilleure solution; mais il n'est pas certain que la Marine trouve tous les engagements dont elle aura besoin; le recrutement des engagés est toujours soumis à l'instabilité.

De plus, plutôt que de soumettre immédiatement les inscrits maritimes au service normal d'un an, il est préférable de diminuer la proposition actuelle des appelés dans les Equipages de la flotte de 40 à 12 % et de les remplacer par des engagements; car la sup-

pression de l'Inscription Maritime devra entraîner elle aussi, non une augmentation du chiffre des appelés, mais une augmentation des engagements. Enfin il ne faut pas oublier que les effectifs nécessaires à notre nouvelle flotte, composée surtout de petites unités, vont croître jusqu'en 1935 pour passer de 57.000 hommes à 64.000 hommes : ces ressources, la Marine devra encore les trouver dans les engagements.

Ce n'est donc pas le moment de soumettre les inscrits maritimes au régime d'un an de service. Il n'y a pas une absolue nécessité à ce que les gens de mer fassent exactement 12 mois de service. On ne peut dire que ce soit là une véritable injustice pesant sur une catégorie de Français défavorisés puisque ce sont tous les professionnels d'une même industrie qui y sont soumis ; la levée des inscrits se faisant à 20 ans, alors que l'incorporation des appelés se fait à 21 ans, la date de leur libération est à peu près la même pour les uns et les autres. Servant dans une arme qui se rapproche de leur propre métier, les inscrits ne peuvent qu'améliorer leurs connaissances professionnelles. Chaque arme a ses besoins et peut exiger une durée différente de service ; nous avons vu que plusieurs Marines étrangères affectaient à l'armée de mer les recrues appartenant à la profession maritime ou à une profession industrielle jugée utile et même parfois pour une durée de service plus longue que dans l'armée de terre.

Mais il est certain que le maximum de 5 ans imposé par la loi de 1896 ne correspond plus aux besoins actuels.

Au moment où le pays manifeste le désir de voir

diminuer les charges militaires, maintenir les inscrits pour un service trop long les découragerait et leur ferait abandonner la profession maritime. D'ailleurs ils font actuellement 26 mois de service effectif, et, même à une date prochaine, ils ne feront plus que 24 mois. Il faut, par contre, faciliter les engagements et les rengagements des inscrits maritimes. Comme le demandèrent plusieurs projets de loi, à côté des inscrits effectuant obligatoirement le service normal, il pourrait y avoir d'autres inscrits consentant à un service plus long, de cinq ans par exemple. Ces marins pourraient devenir, en effet, les meilleures recrues de l'armée de mer. Ce serait des engagements assez spéciaux, car la Marine pourrait se réserver un droit de préférence en choisissant uniquement ceux dont elle a besoin et qui, à l'âge de 20 ans, auraient déjà accompli 18 mois de navigation hauturière, au long cours ou à la grande pêche. En compensation de ce service plus long ils recevraient non seulement les mêmes avantages que les engagés ordinaires, mais aussi certains privilèges professionnels : suppléments de pension, facilités pour l'obtention des divers brevets de la Marine Marchande, emplois réservés dans l'Administration de l'inscription maritime, les ports, les douanes, etc...

La Marine doit aussi par l'appât de ces mêmes avantages encourager les rengagements des inscrits présents au service et qui lui donnent toute satisfaction. Certains de ces avantages pourraient être accordés aux engagés, ou rengagés ordinaires désirant devenir marins de commerce ayant accompli au moins

5 années de service. La Marine Marchande ne peut que bénéficier d'un tel régime qui lui procurera un grand nombre de marins entraînés et spécialisés.

La Marine doit utiliser les inscrits d'après leurs aptitudes professionnelles : une préparation militaire s'adaptant aux exigences de la navigation pourrait être prévue spécialement pour eux dans certains centres. Pendant leurs périodes de réserve, ils pourraient être instruits, comme les gens de mer dans la Marine anglaise, en vue de leur mobilisation sur les bâtiments de commerce.

Mais les inscrits levés chaque année ne sont pas assez nombreux pour les besoins de la Marine ; plusieurs solutions pour augmenter le rendement des levées ont été proposées :

1°. Les limites de l'inscription maritime seraient étendues. Les décrets-lois des 8 Novembre et 28 Décembre 1926 ont réduit le domaine de l'Inscription Maritime prévue par la loi de 1896 ; cette mesure a diminué le chiffre des inscrits de plus de 8.000 hommes, non compensés pour la Marine de guerre par l'affectation obligatoire de l'armée de mer des marinières qui pratiquent la navigation intérieure sur les canaux et les rivières.

C'est là une conséquence regrettable pour le recrutement de l'armée de mer, mais on ne peut concevoir l'Inscription maritime que comme un régime réservé aux seuls marins de profession.

2°. L'extension de la qualité d'inscrit aux agents du service général des diverses compagnies de navigation a été aussi proposée, ce personnel est main-

tenant très nombreux ; en 1930, ils étaient 38.000 se répartissant entre divers emplois (commissaires, médecins, radiotélégraphistes, maîtres d'hôtel, cuisiniers, cambusiers, comptables, secrétaires, infirmiers, garçons, etc...). Ce personnel a obtenu la plupart des avantages professionnels réservés jusqu'ici aux inscrits maritimes. Et cependant ils n'ont pas les mêmes charges financières que les inscrits.

En 1923, le Ministre de la Marine présenta un projet de loi (4) tendant à classer les agents du service général parmi les inscrits avec le même régime militaire : « Seraient inscrits tous ceux qui exercent la navigation maritime à titre principal, à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance et dans tous les emplois relatifs à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation commerciale des navires ».

Ce projet de loi devant l'hostilité des syndicats maritimes devint caduc ; mais on considérait que si les agents du service général obtenaient le même régime de pensions de retraite que les inscrits, ils devraient leur être entièrement assimilés. On proposa par la suite un système facultatif : les charges de l'Inscription maritime pèseraient sur ceux qui demanderaient le bénéfice des pensions versées par la Caisse des Invalides ; or la loi du 1^{er} Janvier 1930 a étendu à tout le personnel non inscrit, le régime des retraites des inscrits ; le taux de leur pension est cependant resté légèrement inférieur. Ces agents du service général

(4) Voir *Journal de la Marine Marchande* : la refonte des pensions des gens de mer, 5 mai 1927.

remplissent des fonctions utilisables à bord des navires de guerre ; de plus, comme les inscrits, ils ont l'habitude des rigueurs de la navigation. Ils pourraient, par conséquent, servir dans l'armée de mer dans les mêmes conditions que les inscrits maritimes : mais c'est là une mesure difficilement applicable.

Ces agents du service général ne se destinent pas à la profession maritime dès leur plus jeune âge comme les inscrits provisoires ; ils ne s'embarquent souvent qu'après avoir déjà accompli leur service militaire. Il faudrait par conséquent les obliger à revenir au service pour compléter la période de service exigée des inscrits maritimes, ce qui pourrait les détourner de leur profession.

3°. Un régime spécial d'Inscription Maritime dans les colonies pourrait être conçu ; il est vrai que son rendement dans certaines vieilles colonies est nul, mais ce système pourrait être amélioré et étendu : pourquoi ne pas l'appliquer à certains indigènes des colonies, sujets Français ? Comme le dit M. Cangardel (5) : « Cette création ne nous apparaît pas comme une réforme destinée à bouleverser complètement le régime de notre Marine, mais elle pourrait permettre de faire face aux difficultés possibles en élargissant singulièrement la base de notre recrutement naval. La nécessité du recrutement a fait naître l'armée noire, pourquoi ne pas créer la Marine Noire ? ».

Le recrutement de marins indigènes, par voie d'engagement, dans plusieurs colonies a déjà donné de bons résultats. Au moment où l'on pense créer une

(5) Cangardel : *Revue maritime*, avril 1906, op. cit.

flotte coloniale nécessaire pour la défense de nos territoires d'outre-mer, il serait peut être utile de faciliter le recrutement des équipages en affectant aux escadres lointaines les marins professionnels de ces régions. Il ne s'agirait de leur appliquer que certaines des règles de l'Inscription Maritime métropolitaine. Déjà de nombreux textes écartent en faveur des indigènes coloniaux l'application des règles du décret loi de 1793 sur l'embarquement obligatoire de Français à bord des bâtiments de commerce, et la pratique administrative assimile complètement l'indigène sujet français au marin français. Pourquoi ne pas étendre cette dérogation à tous les indigènes qui effectueraient un service militaire ? de même le monopole de la pêche côtière et un régime de pension pourraient leur être assurés.

4°. Mais le meilleur moyen d'augmenter le chiffre des inscrits dans la Marine Militaire est de favoriser le développement de la Marine Marchande et l'augmentation des marins de profession ; il faut que les gens de mer se sentent protégés, c'est là une question qui intéresse à la fois la Marine de guerre et la Marine Marchande.

Ainsi que le dit l'exposé des motifs du projet de loi de 1927 : « Il ne faut pas supprimer l'Inscription Maritime, ce régime a résisté à l'épreuve du temps et de la guerre ; il doit être modifié, adapté aux circonstances actuelles ; il mérite d'être conservé ».

SECTION II

Les projets de réforme de l'Inscription Maritime depuis la loi de 1896

La question du recrutement de l'armée de mer a fait l'objet depuis le vote de la loi du 24 décembre 1896 de plusieurs projets de loi.

Les uns cherchent à supprimer l'Inscription Maritime et à soumettre les inscrits maritimes au même régime militaire que les autres Français; d'autres maintiennent le régime de la loi de 1896 ou cependant substituent à l'Inscription Maritime obligatoire un système facultatif pour les gens de mer.

Un nouveau projet de loi déposé au parlement depuis 1927 réduisant les charges militaires des inscrits est d'ailleurs sur le point d'être voté.

*

* *

Dès 1901, M. de Lanessan, Ministre de la Marine, déposa un projet de loi qui, tout en maintenant la nécessité d'un recrutement spécial pour les marins, réduisait au minimum la période d'assujettissement militaire des inscrits à 3 ans, conformément à la loi de 1889 sur le recrutement de l'armée, et à 48 mois en cas de circonstances spéciales; les diminutions d'effectif devaient être compensées par un recrutement d'engagés à long et à court terme, aptes aux diverses spécialités professionnelles du bord. Ce pro-

jet de loi malgré un vote favorable de la Chambre n'eut pas de suite.

La loi du 21 Mars 1905 rendit plus difficile la réforme en réduisant le service obligatoire dans l'armée de terre à 2 ans ; une commission fut nommée pour essayer d'adapter le recrutement de l'armée de mer à cette nouvelle loi ; un rapport déposé le 5 octobre 1905 demanda l'application de la loi de 1905 aux inscrits tout en maintenant leur affectation à la Marine en raison de leurs aptitudes. Mais les inscrits maritimes devaient opter pour le service de 2 ans ou pour un service plus long ; ces idées furent reprises par un projet de loi, présenté en 1909 par M. Picard Ministre de la Marine, (6) qui ne fut pas discuté.

Elles furent à nouveau adoptées en 1910 par le Vice-Amiral Boué de Lapeyrère (7) ; il ne lui paraissait pas possible d'assimiler complètement les inscrits et les autres Français au point de vue des charges militaires ; en deux ans on ne peut, pensait-il, former un marin ; le principe de l'Inscription Maritime sera maintenu, mais à l'obligation imposée aux inscrits d'avoir des charges militaires plus lourdes que les autres Français, on substitue leur consentement.

Les inscrits appelés au service seront mis en demeure d'opter, pour l'accomplissement de leur service militaire, entre le service obligatoire de 2 ans imposé

(6) Projet Picard, Documents parlementaires, Chambre des Députés, 1909, 11 mai, n° 24632.

(7) Projet Boué de Lapeyrère, Documents parlementaires, Chambre des Députés, 1910, n° 303, p. 663.

par la loi de 1905 aux autres Français et un engagement spécial de 48 mois ; la Marine à chaque appel déterminera le nombre d'inscrits pouvant être incorporés pour 2 ans ; les excédents d'inscrits seront versés dans l'armée de terre. Ils conserveront leurs privilèges actuels, mais de nouvelles compensations seront consenties à ceux qui accepteront les nouvelles charges. Ce projet fut étudié par une Commission interministérielle : il fut curieux de constater que la grande majorité des syndicats maritimes se montrèrent hostiles à cette réforme par crainte de voir ultérieurement la suppression des privilèges des inscrits.

M. Ernest Flandrin déposa alors une proposition de loi (8), tendant à appliquer le droit commun aux inscrits et à faciliter le recrutement des marins parmi les recrues présentant les meilleures aptitudes au Service de la Flotte et par des engagements à long terme. Les inscrits maritimes, pensait-il, malgré leurs charges militaires plus lourdes ne rendent pas à la Marine les services que l'on attend d'eux et ne forment que des matelots de pont alors que l'on a besoin de spécialistes. Aussi leur affectation à la mer ne sera même plus obligatoire, le Ministre de la Marine se réservera le droit de ne retenir que les meilleures recrues et fixera un nombre maximum de marins de profession à admettre.

Leurs avantages professionnels seront maintenus, car ce sont plutôt des encouragements à la profession maritime ; cette proposition ne fut pas discutée,

(8) Proposition Flandrin. Documents parlementaires, Chambre des Députés, 1911, annexe n° 2678, p. 66.

on lui reprochait d'encombrer la Marine de recrues de 2 ans de service, appelées par M. Flandrin, les manœuvres de la Marine, au lieu de chercher à composer une marine de métier formée de marins sélectionnés, spécialisés et restant longtemps au service.

Le projet Boné de Lapeyrère fut alors repris et fit l'objet d'un rapport de M. Georges Le Bail le 29 Mai 1911 (9).

Mais il n'était pas encore venu à la discussion quand la durée du service militaire obligatoire de l'armée fut augmentée de deux à trois ans par la loi du 7 août 1913. Le gouvernement se crut obligé de déposer un nouveau projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer le 15 mai 1913 ; alors que les projets précédents bouleversaient le régime de l'Inscription Maritime en soumettant les inscrits au service commun de 2 ans, il était au contraire décidé qu'il fallait maintenir les dispositions de la loi de 1896 et obliger les inscrits à un service de 5 ans. Ce projet ne fut pas discuté ; mais pressé par les événements, on dut, dans une hâte peut-être regrettable, en détacher certaines parties, destinées à faciliter le recrutement des équipages, qui devinrent la loi du 8 Août 1913 sur les engagements et les rengagements dans l'armée de mer ; on y glisa un paragraphe qui autorisait de verser les excédents d'inscrits dans l'armée de terre, et qui devait bouleverser les services de l'Inscription Maritime pendant la guerre (10).

(9) Rapport Le Bail, Documents parlementaires, Chambre des Députés, 1911, annexe n° 691, p. 404.

(10) Voir Amiral Bien Aimé. Proposition de la loi tendant à modifier les lois du 24 décembre 1896 et du 8 courant. 1913. Documents parlementaires 1915, n° 1031, p. 662.

La guerre terminée le débat reprit du fait que le temps de service obligatoire dans l'armée de terre fut réduit à 18 mois par la loi du 1^{er} avril 1923 et à 12 mois par la loi du 31 mars 1928. Paul Simon, député, déposa une nouvelle proposition de loi en 1923, qui fut rapportée par M. Flandrin et qui tendait à diminuer les charges militaires des inscrits; pour lui tous les avantages concédés aux inscrits n'ont plus maintenant leur valeur d'autrefois et ne sont plus que des mesures destinées à protéger les gens de mer. L'inégalité de leurs charges militaires avec les autres Français les encourage à abandonner la profession maritime, le remède à ce danger est de constituer une marine de métier. Le recrutement de l'armée de mer devait se faire :

1°) parmi les engagés, rengagés et les marins inscrits maritimes acceptant d'accomplir le temps de service imposé par le Ministre dans les limites de la loi de 1896, c'est-à-dire 5 ans.

2°) parmi les hommes du contingent annuel et les inscrits déclarant ne vouloir faire que le service normal de 18 mois. Ces marins seraient réservés pour le service dans les forces métropolitaines.

Seuls les marins de la première catégorie pouvaient accéder aux grades supérieurs et aux avantages de primes, et de hautes soldes.

Cette application facultative des charges militaires de l'Inscription Maritime est un retour au projet de

(11) *Revue Maritime* 1923, op. cit.

(12) Flandrin. Documents Parlementaires. Chambre des députés, n° 6.252, p. 1.489.

l'Amiral Boué de Lapeyrère. Il était toutefois prévu que, provisoirement, les marins du commerce n'étant pas assez nombreux, ils seraient maintenus au service pour un temps minimum compatible avec les exigences du service; en compensation ils devaient recevoir une prime de maintien du service pour le temps effectué au delà de 18 mois. C'est à la suite de cette proposition de loi, qui ne fut pas votée, que des primes de maintien au service ont été accordées aux inscrits par la loi du 25 Juillet 1923 pour la période de service excédent celle exigée dans l'armée de mer.

*

* *

Un nouveau projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer et l'organisation de ses réserves fut déposé à la Chambre des députés par M. Leygues, alors Ministre de la Marine, le 30 Janvier 1927 (13). Ce projet de loi avait surtout pour but de codifier les divers textes actuellement en vigueur sur le recrutement de l'armée de terre.

Ce projet fit l'objet d'un rapport de M. Condé, le 2 février 1928 (14) mais devint caduc. Repris au début de la nouvelle législature, il a été remanié par la Commission de la Marine militaire de la Chambre pour le mettre en accord avec les nouvelles obligations militaires résultant de la loi du 31 mars 1928; il vient de faire l'objet d'un rapport de M. Appell, dé-

(13) Chambre des députés. Documents parlementaires 1927, annexe à la séance du 4 février 1927, n° 3.933.

(14) Rapport Condé 1928, annexe n° 5.440, Documents parlementaires.

puté de Cherbourg (15) et doit être prochainement discuté par le Parlement.

Ce projet de loi sur le recrutement de l'armée de mer n'apporte pas de grosses modifications au régime actuel : il maintient les mêmes sources de recrutement et en particulier l'Inscription Maritime (titre I). Le meilleur moyen de bien armer notre flotte est d'augmenter le nombre et la qualité des engagements ; cette source de recrutement est pour cela placée en tête du projet (titre II).

Le titre III étudie l'Inscription Maritime ; les charges militaires des inscrits sont réduites ; les principales modifications de leur régime militaire sont les suivantes :

1°) Les nouvelles limites de l'Inscription Maritime adoptées par les décrets lois des 8 Novembre et 28 Décembre 1926 ont maintenues ; sont inscrits les Français qui exercent d'une manière professionnelle la navigation maritime et acquièrent de ce fait des droits aux pensions civiles spéciales aux gens de mer.

2°) La durée de l'assujettissement militaire des inscrits est réduite de 32 à 28 ans, c'est-à-dire, au même chiffre que dans l'armée de terre. Ce service militaire est divisé en quatre périodes.

Les inscrits font d'abord une période de service actif : le projet du gouvernement de 1927 prévoyait un service effectif de 3 ans, dont une partie pouvait être passée en congé illimité ; la commission de la Marine militaire propose au contraire un service effec-

(15) Rapport Appell. Documents parlementaires, 4 Décembre 1930, annexe n° 4.200.

tif de deux ans seulement; cette réduction rendrait inutile les dispositions relatives à l'envoi en congé illimité.

Après ce service actif les inscrits sont placés conformément à la loi du 21 Mars 1928 en disponibilité pendant 3 ans (2 ans d'après le projet du gouvernement); dans une première réserve pendant 15 ans, dans une seconde réserve pendant 8 ans.

En temps de paix la levée des inscrits a lieu à partir de l'âge de 20 ans, en temps de guerre, elle pourrait être ordonnée par décret dès l'âge de 18 ans. La levée permanente est maintenue.

3°) Le projet du gouvernement prévoyait une dispense partielle de service pour les inscrits fils aînés d'une famille de 5 enfants, qui seraient libérés après accomplissement des deux tiers de la période de service actif. La commission de la Marine militaire propose au contraire d'accorder des congés pour affaires personnelles pour 6 mois au plus aux inscrits qui en font la demande et qui appartiennent à des familles nombreuses.

Pendant le congé les inscrits peuvent être rappelés à l'activité par le Ministre de la Marine.

4°) Les inscrits maritimes sont soumis aux mêmes obligations que les autres réservistes de l'armée de terre et aux mêmes périodes de réserve. Les inscrits hors de service, ou dégagés d'obligations militaires peuvent être requis individuellement en temps de guerre et employés comme affectés spéciaux. Les inscrits en excédent à l'ensemble des besoins de l'armée de mer et de la Marine Marchande seront versés dans l'armée de terre.

7°) Les inscrits maritimes peuvent contracter des engagements volontaires, et des rengagements dans les mêmes conditions que les hommes appartenant au recrutement général.

8°) Ils bénéficieront d'un droit de priorité pour le choix d'une spécialité; pour la période excédent la durée légale du service, ils auront droit aux mêmes primes, hautes payes, majorations de solde que les engagés; enfin ils auront les mêmes avantages dans l'attribution d'emplois réservés.

Telles sont les principales dispositions de ce projet de loi, concernant l'Inscription Maritime; il consacre le maintien d'une institution déjà vieille de 250 ans; mais il y a loin des règlements de Colbert et même de la pensée qui les inspira.

Considérée encore par la loi de 1896 comme la principale source de marins pour la Marine de guerre, l'Inscription Maritime n'est plus, de nos jours, qu'un mode de recrutement accessoire.

TROISIEME PARTIE

L'Inscription Maritime et la Marine Marchande

L'organisation professionnelle maritime a précédé de loin, nous l'avons vu, l'organisation des autres métiers; elle a acquis de ce fait un particularisme très marqué.

Mais elle ne présente plus le même caractère qu'autrefois: elle n'est plus la conséquence directe du régime militaire des gens de mer. En effet, par suite de l'évolution du droit ouvrier moderne, depuis la fin du XIX^e siècle, les avantages longtemps réservés à la profession maritime ont été reconnus, peu à peu, aux autres métiers: protection du salaire, assurance contre les accidents du travail, la vieillesse et l'invalidité. De ce fait le lien qui unissait l'institution militaire et l'organisme professionnel s'est affaibli: indépendants l'un de l'autre, ils peuvent évoluer séparément. Les charges militaires spéciales des inscrits maritimes seraient abolies, les règles professionnelles pourraient être maintenues.

D'ailleurs ce régime de protection fait actuellement l'objet de nombreuses critiques.

D'un côté, les inscrits ne se considèrent plus comme jadis, des privilégiés. Le métier de marin subit une véritable crise.

D'autre part, l'armement accuse le régime professionnel des gens de mer d'être une entrave à son développement, au moment où le commerce maritime subit une véritable crise.

La suppression des privilèges des inscrits, qui ne sont plus adaptés aux exigences de la vie actuelle semble devoir être le meilleur remède à la crise qui sévit depuis plusieurs années dans notre Marine Marchande.

Mais l'Inscription Maritime a été trop souvent rendue responsable de la faiblesse de notre armement qui est due à bien d'autres causes. D'autre part les règles professionnelles issues du régime même de l'Inscription Maritime ne constituent nullement l'ensemble des réglementations qui pèsent sur le Commerce Maritime. Il ne faut pas y comprendre certaines règles résultant du développement des lois ouvrières et de leur adaptation au travail maritime ou des mesures prises pour augmenter la sécurité de la navigation. Ces règles peuvent favoriser les inscrits maritimes en améliorant leur sort : elles n'ont aucun rapport avec l'Inscription Maritime.

Ce sont ces diverses critiques, formulées soit par les inscrits maritimes, soit par l'armement, et les réformes qui peuvent être apportées au régime professionnel des gens de mer qui vont être étudiées.

CHAPITRE PREMIER

LE PROBLEME DE LA MAIN-D'ŒUVRE MARITIME

La diminution des levées d'inscrits dans la Marine de guerre coïncide avec une décroissance générale de la population maritime sur tout le littoral ; la pénurie de la main-d'œuvre maritime est déjà ancienne : à plusieurs reprises, des mesures pour développer le recrutement des marins de profession furent demandées, et, particulièrement, par M. Candace dans son rapport sur le budget de 1925 ; si le nombre des marins embarqués sur les navires de commerce ou sur les bateaux de pêche diminue, c'est que la profession maritime est en défaveur par suite de causes multiples ; en particulier la situation sociale des gens de mer s'est transformée ; ils ne peuvent plus se considérer comme des privilégiés à côté des autres salariés terrestres.

SECTION I

La crise de la main-d'œuvre maritime (1)

De 1906 à 1930 le chiffre total des inscrits a diminué considérablement :

1906	.....	223.055
1914	.....	221.793
1920	.....	208.257
1924	.....	176.584

(1) D'après les statistiques annuelles de la main-d'œuvre maritime. Ministère de la Marine Marchande.

1926	.....	176.588
1928	.....	164.175
1929	.....	167.570
1930	.....	164.416

Soit une différence de 58.539 inscrits en l'espace de 24 ans.

Mais cette crise affecte différemment le personnel inscrit du pont et le personnel des machines. Alors qu'en 1920 le personnel de pont se montait à 185.056 marins, le personnel des machines était de 25.301 marins; en 1930 ces chiffres étaient respectivement de 137.695 et de 26.731.

Si l'on compare les différents genres de navigation on constate que ce sont surtout les inscrits pratiquant la grande pêche et la petite pêche qui diminuent (77.120 en 1911, 56.926 en 1930). Au contraire les navigation au long cours et même la pêche au large sont restées stationnaires.

L'armement se plaint surtout de la pénurie des mousses et des novices; depuis 1900 le chiffre des inscriptions provisoires a diminué:

1906	.....	39.400
1914	.....	28.860
1920	.....	31.298
1924	.....	26.715
1925	.....	25.425
1926	.....	25.633

En 1928 sur un total de 84.056 pêcheurs, il y avait seulement 9.332 inscrits provisoires. Il est certain que le nombre décroissant des inscriptions provisoires est

de nature à causer de sérieuses appréhensions pour le recrutement futur de la marine de commerce et de pêche. Si l'on veut avoir de bons marins, il faut qu'ils soient formés jeunes. La Marine de guerre a intérêt à voir se développer la Marine Marchande et le nombre des marins professionnels car c'est là qu'elle trouvera toujours ses meilleurs éléments.

Cette désaffection pour la mer n'est d'ailleurs pas générale sur tout le littoral ; si elle est très marquée dans certaines régions comme Dieppe, la côte Est du Calvados (Trouville, Deauville), la côte Nord de la Bretagne, Biarritz, la côte Catalane, elle est inexistante à Fécamp, dans l'autre moitié du Calvados (Grandcamp, Port en Bessin), dans le Finistère, et la majeure partie du Morbihan, enfin sur les côtes Corses.

Cette décroissance de la population maritime a plusieurs causes : causes économiques, causes locales, causes législatives, causes morales.

Il faut d'abord tenir compte du fait de la dépopulation générale à tout le pays : les familles nombreuses de marins se font plus rares même en Bretagne. La tuberculose, l'alcoolisme étendent depuis longtemps leurs ravages dans une branche de l'industrie où la force physique est avant tout indispensable.

Ce sont aussi des causes économiques ; la proximité de pays étrangers à marine prospère, Angleterre, Suède, Norvège, Danemark, Allemagne, le mauvais état de notre flotte commerciale ont amené la décadence de notre Marine Marchande. L'armement au

long cours, la navigation au cabotage ont subi une réelle déchéance; en particulier, le cabotage breton, autrefois si florissant, n'existe plus; la crise de l'industrie de la pêche est encore plus aigue: les départs à la grande pêche se font moins nombreux; les tarifs de douane trop bas ont permis le développement de la concurrence étrangère, surtout anglaise, pour la pêche à la morue. Les navires à vapeur ont tué à la fin du 19^e siècle la navigation à voiles, tout en exigeant un personnel moins nombreux. Les chalutiers ou les bateaux à moteur auxiliaire remplacent les anciennes goélettes et embarquent moins d'inscrits.

La pénurie ou le mauvais rendement de la pêche sur certains points du littoral ont détourné de l'industrie maritime un certain nombre de marins professionnels. Les bateaux coûtent chers à construire, malgré le crédit maritime. Avant la guerre en Bretagne, pour 2.700 francs, on avait un petit bateau de pêche, neuf, engins compris; aujourd'hui il revient à 30.000 francs. Les barques de 40 tonneaux qui pêchent au large du Calvados avec 6 ou 7 hommes coûtent 150.000 francs; avec moteur, 210.000 francs.

De plus, après la guerre, on a constaté le déplacement de nombreux bancs de poisson le long des côtes. Le matériel de pêche a dû se perfectionner; le nombre total des pêcheurs pratiquant la pêche en bateaux était de 92.128 en 1911; il n'est plus que de 70.515 en 1930. La mauvaise campagne de pêche de 1929-1930, les méfaits des tempêtes de septembre ont augmenté le découragement des populations mari-

times. Plusieurs quartiers maritimes, faute d'inscrits suffisants ont été supprimés, Granville, Le Conquet, Binic, etc... d'autres ne sont maintenus que parce qu'ils sont des centres d'ostréiculture ou de mytiliculture, comme Cancale.

Les pêcheurs se rendent compte de l'insuffisance du rendement de leur métier plus pénible que toutes les autres professions. Les industries terriennes par leurs salaires élevés font concurrence à l'industrie maritime; ils sont souvent heureux de quitter leurs côtes arides pour les grandes villes, sources de plaisirs et de distractions.

Le marin, le pêcheur comme tous les pères de famille au monde, au moment de choisir un métier pour son fils réfléchit, calcule, suppute les mises des fonds, les aléas, les bénéfices probables, les perspectives d'avenir possibles; il compare son métier avec celui de son voisin le paysan, de son voisin l'ouvrier. Les enfants, à l'école, se répètent entre eux ce qu'ils entendent dire à la maison et c'est de cette impression d'ensemble que se font les vocations. Si des parents sont mécontents de leur sort, s'ils envient le paysan ou l'ouvrier, l'enfant prendra vite en dégoût leur métier et parfois des villages entiers désertent la mer (2).

Les instituteurs sont particulièrement bien placés pour observer ce phénomène et ils sont nombreux à le signaler. A Biarritz, l'un d'eux remarque que, sur 206 élèves inscrits à l'école, pas un ne veut entendre parler d'être marin: pour eux, c'est un métier de pa-

(2) Candace. *La Marine Marchande française*, Payot, 1930, p. 347.

ria, leur opinion reflétant évidemment celle des parents.

Il faut ajouter à cela la décadence du cabotage qui a porté atteinte au recrutement familial des mousses. Les équipages des navires de commerce recrutés dans les milieux équivoques des grands ports sont composés souvent de mauvaises têtes : les parents hésitent à y envoyer leurs enfants.

Il y a aussi des causes locales qui sont venues s'ajouter aux autres pour détacher les marins d'une profession à laquelle ils étaient enchaînés par la tradition et l'habitude.

La culture du sol tend à retenir chez eux les marins, en particulier les Bretons ; elle est devenue plus rémunératrice qu'avant la guerre et offre aux populations plus de bien-être que la navigation. L'industrie de la dentelle attire toutes les populations du Nord, de Dunkerque, de Calais ; la fréquentation des plages balnéaires développe chez les pêcheurs l'appât de salaires élevés et des goûts de vie plus facile.

La rapide croissance des plages mondaines de Trouville, de Deauville et de toutes les petites plages fréquentées qui s'échelonnent jusqu'à Caen ont tué le recrutement de la pêche dans le Calvados.

Les inscrits de Marennes et d'Arcachon trouvent dans l'ostréiculture et la myticulture des ressources supérieures à celles que procure la pêche ; le mauvais rendement de la profession maritime pousse les jeunes marins vers les grands ports où ils trouvent comme dockers des moyens d'existence plus sûrs et plus rémunérateurs.

Dans le midi, la culture de la vigne a tué la petite pêche : le nombre de barques de pêche est tombé de 80 à 25 à Banyuls, de 120 à 55 à Collioure.

Au contraire certains pays stériles voient augmenter le nombre de pêcheurs, principalement la côte Sud du Finistère, le Morbihan. Dans certains points de la côte comme Arzan, St-Gildas, St-Pierre-Quiberon, Etel, Riantec les enfants des cultivateurs se font marins. Beaucoup de pêcheurs du Finistère émigrent à Quiberon et aux Sables-d'Olonne.

Sur tout le littoral, d'anciens inscrits occupent des emplois administratifs (agents des douanes, personnel des ports, agents des chemins de fer d'intérêt local, etc...).

De plus beaucoup de pêcheurs exercent accessoirement une autre profession qui tend souvent à leur faire quitter le métier de la mer : ils sont jardiniers, cultivateurs, charpentiers, voiliers, cafetiers, ostréiculteurs, ouvriers d'usine, employés dans les établissements de bains, dans les casinos, dans les postes, etc.

■
* *

Certaines causes législatives accentuent cette décadence de la profession maritime. Telle est l'application stricte des lois du 24 décembre 1896 et du 14 avril 1907, notamment la recherche de la navigation fictive et la radiation d'office des inscrits après trois ans d'inactivité, l'imposition du certificat d'études aux mousses de moins de 13 ans, l'exclusion des illettrés de l'Inscription Maritime jusqu'à l'âge de 16 ans, l'épreuve de la visite médicale.

Les décrets lois de 1926 en fixant de nouvelles limites à l'Inscription Maritime ont diminué le chiffre des inscrits de près de 8.000 hommes ; ils ont, il est vrai, débarrassé les rôles de faux marins qui se livraient à une navigation fictive en vue de jouir des mêmes avantages que les inscrits.

L'obligation pour les inscrits de faire un service militaire plus long que les autres Français est-elle une des causes de la désaffection de la profession maritime ?

L'armement se plaint de ce que le service militaire lui enlève les plus jeunes et les plus actifs de ses équipages ?

Cette critique se comprenait quand la durée du service exigé des inscrits était de 36 à 60 mois ; aujourd'hui avec le service de 27 mois qui va d'ailleurs progressivement diminuer jusqu'à 24 mois il n'en est plus de même.

La majeure partie des marins ne se plaignent d'ailleurs pas de ces charges militaires, à l'exception des inscrits des quartiers du midi.

Ils seraient beaucoup plus mécontents si on les employait loin de la mer, dans l'armée de terre où ils risqueraient de perdre la pratique de leur métier et surtout le bénéfice de leurs privilèges professionnels. En août 1905 dans un congrès ils ont voté un ordre du jour demandant énergiquement le rejet de toute application de la loi de 1905 et du service de 2 ans dans l'Inscription Maritime, ce qui aurait supprimé tous leurs avantages et en particulier leur pension de retraite. C'est surtout l'opinion publique et une

certaine presse qui veulent persuader aux inscrits qu'ils sont traités en « parias » et en « déshérités de la nation ».

L'armement d'ailleurs trouve intérêt à ce service militaire des inscrits maritimes dans la Flotte; à bord ils apprennent la discipline, se perfectionnent dans leur profession en acquérant une spécialité et ainsi que le faisait remarquer dernièrement M. La Bruyère, si autrefois la Marine marchande était la pépinière des équipages de la Flotte maintenant au contraire la Marine militaire est devenue l'école de recrutement de la Marine Marchande, car le navire de guerre moderne est le centre le plus intense et le plus complet du progrès mécanique et concentre toutes les conquêtes de la science moderne.

D'ailleurs non seulement la suppression de l'Inscription Maritime ne donnerait pas un homme de plus à la Marine Marchande, mais le marin qui aura fait son service militaire dans l'armée de terre loin de la mer ne reprendra pas l'exercice de son ancien métier. Il faut ajouter que l'obligation imposée aux inscrits tardifs de parfaire dans la marine le temps de service exigé des inscrits, 27 mois, n'existe plus actuellement pour les marins qui ont déjà fait 18 mois de service dans l'armée de terre ou de mer.

L'obligation pour les inscrits de faire un service militaire plus long peut décourager certains inscrits, mais ce n'est pas la cause essentielle de la défaveur de la profession maritime.

Si la désaffection de la profession de marin se manifeste surtout chez les jeunes générations du lit-

toral, plus avides de gains et de vie facile, c'est que dès la sortie de l'école primaire ils préfèrent entrer en apprentissage dans un métier qui leur assurera plus d'avenir; la loi de 1907 ne favorise pas assez l'embarquement des mousses et des novices; non seulement il leur faut attendre normalement 13 ans d'âge, mais de plus, ceux qui n'ont pas 15 ans révolus ne peuvent s'embarquer sur les navires armés pour les grandes pêches de Terre-Neuve et d'Islande; plutôt que d'attendre cet âge, ils entrent dans une autre profession; ils ne peuvent s'embarquer que s'ils sont reconnus aptes et s'ils ont à bord un proche parent.

D'après la même loi de 1907, le nombre de novices et de mousses qui doivent obligatoirement être embarqués sur les navires de commerce n'est que de un par quinze hommes: tous les navires de moins de vingt-cinq tonneaux ne sont pas astreints à cette obligation; les patrons de barque préfèrent souvent ne pas en avoir à bord. La loi ne pousse donc pas assez les jeunes générations vers la profession maritime.

En plus de ces diverses causes de désaffection, il faut tenir compte de la situation sociale actuelle de l'inscrit maritime. Au temps de Colbert le marin était dans la nation un privilégié; s'il fut le premier à subir le service militaire obligatoire, il jouissait de faveurs dont il était fier. Pendant longtemps jusqu'aux temps modernes, le principe de la pension était exceptionnel: seuls durant deux siècles, le soldat et le marin eurent des droits reconnus; les fonc-

tionnaires ne furent officiellement pensionnés que par la Constituante. De nos jours le marin de profession ne se sent plus spécialement protégé ; il ne fait plus figure d'être exceptionnel : il touche sa pension chez le préposé, tandis que les autres la touchent chez le percepteur. Et pourtant la durée plus longue de service dans la Flotte, la rigueur du métier de la mer n'ont pas changé. Il ne se voit plus récompensé ; il est moins attaché à son métier et moins porté à y pousser ses enfants.

SECTION II

Transformation de l'état social des inscrits maritimes

La condition sociale du travailleur maritime se rapproche de plus en plus de celle du travailleur terrestre ; longtemps soumis à une législation particulière, à une discipline rigoureuse, à des tribunaux spéciaux, l'inscrit bénéficiait d'un régime de protection qui resta en avance sur la réglementation ouvrière jusqu'à la fin du XIX^e siècle. De nos jours l'état social du marin de profession a évolué ; il est devenu beaucoup plus libre ; par contre, par suite du développement des lois protectrices du travail ouvrier, ses antiques privilèges sont, en grande partie, devenus le lot de tous les autres salariés terrestres.

■

* *

En raison de l'esprit conservateur et traditionna-

liste de la réglementation maritime, les marins sont restés pendant quelques années en dehors du mouvement ouvrier de la fin du XIX^e siècle. Mais les réclamations bruyantes des inscrits maritimes, le désir de satisfaire une catégorie puissante d'électeurs dans les ports de mer ont fait appliquer, d'ailleurs souvent imprudemment, les lois ouvrières dans le travail maritime. Les rigueurs excessives du décret-loi de 1852 ont été atténuées par la loi du 17 décembre 1926 ; le marin a acquis plus de liberté ; l'organisation et la durée du travail à bord ont été réglementées par application des dispositions du droit industriel terrestre ; mais cependant l'assimilation des inscrits avec les autres salariés n'est pas complète ; ils sont toujours soumis à un régime pénal et disciplinaire particulier ; le fait de l'engagement des gens de mer est autre chose qu'un contrat : les marins peuvent toujours être obligés à travailler ; le capitaine pour certaines infractions ou fautes disciplinaires a toujours à sa disposition la force publique. Le marin peut rompre son contrat plus difficilement que les autres ouvriers.

De plus le Code pénal de 1926 n'a, en effet, pas satisfait tous les marins et ceux qui les premiers avaient demandé la suppression des tribunaux maritimes en regrettent maintenant la disparition.

Il n'est pas, en effet, sans inconvénient que les marins soient confondus avec les délinquants ordinaires pendant la durée de la prévention, avec une échelle de peines différentes, ou soient traduits avec les voleurs ou les escrocs, quand ils sont coupables d'un

simple délit professionnel, devant la juridiction correctionnelle du droit commun.

La liberté de travail des inscrits fut de même longtemps restreinte : considérés comme des soldats ou comme des fonctionnaires, ils ne pouvaient se mettre en grève ou fonder des syndicats ; le marin, disait-on aussi, fait partie à bord d'une véritable association d'où il ne peut partir à son gré. Mais le métier de marin s'est modifié : les équipages sont devenus très nombreux à bord des grands paquebots ; le personnel de pont n'est plus qu'une minorité à côté du personnel des machines et du service général. L'ancienne association de l'équipage et du capitaine est rompue ; il était difficile de refuser aux inscrits le droit de défendre leurs intérêts.

Depuis 1880, des syndicats maritimes de marins furent créés. On prétendit que l'objet des syndicats, défini par la loi de 1888, ne comprenait pas la profession de marin ; c'était une interprétation trop étroite : les marins ont à défendre leurs intérêts économiques. De plus, on peut répondre que si les inscrits ont des devoirs spéciaux, on ne peut pourtant plus les assimiler à des soldats. Aussi leurs syndicats furent tolérés et l'administration n'a pas contesté leur droit de se syndiquer. C'était pourtant une véritable atteinte à l'ancienne conception de l'Inscription Maritime ; en même temps que les inscrits, les agents du service général, les officiers, ont fondé des syndicats ; groupés en une fédération unifiée des syndicats maritimes, ils sont quasi-officiellement reconnus par le gouvernement.

Les grèves d'inscrits furent longtemps considérées comme de véritables désertions ; en effet, le décret de 1852 sur le régime disciplinaire et pénal de la Marine Marchande déclare déserteur tout marin qui quitte irrégulièrement le bord, ce décret fut fait au moment où la grève était illicite ; depuis les lois de 1864 et de 1884, les salariés terrestres purent légalement se mettre en grève ; la loi de 1896 sur l'Inscription Maritime n'innova rien, elle ne fit qu'adapter le passé au présent ; une autre loi de 1898 maintint les mesures prises par le décret de 1852 contre la désertion.

Malgré ce texte, les grèves d'inscrits furent très nombreuses, surtout à Marseille et au Havre (grèves de 1900, de 1902, de 1904, de 1907, de 1909, de 1910). C'est ainsi qu'en 1909, au Havre, les inscrits refusent de remplacer les dockers en grève pour le chargement des navires ; ils furent d'abord poursuivis, puis graciés ; en 1909 ils se mettent en grève pour obtenir l'application du repos hebdomadaire ; ils obtiennent gain de cause à la suite de la décision arbitrale du président Ditte. La même année, à Marseille, à bord de la *Tafna*, 13 chauffeurs et soutiers font grève et exigent le débarquement d'un camarade qui n'avait pas suivi la grève précédente ; le gouvernement ne sévit pas.

De même en 1923, à La Rochelle, cinq marins sont débarqués pour refus d'obéissance ; une enquête fut ouverte et refusa d'entendre les syndicalistes ; l'équipage du navire entier et celui de trois autres chalutiers se mirent en grève ; peu après, trente autres navires suivirent ce mouvement.

Mais une distinction fut établie ; on reconnut qu'on ne pouvait refuser aux inscrits de se mettre en grève avant leur embarquement ; aucune loi formelle ne s'opposait à cette manifestation de volonté ; on a dit que la grève était inconciliable avec le décret de 1852 ; mais ce texte établissait une discipline seulement à bord ; jusqu'au départ, il semblait qu'il n'y avait aucune interdiction ; il était difficile d'ailleurs de refuser cette faculté aux inscrits alors que les dockers, et même les armateurs pouvaient licitement se mettre en grève ou en lock-out.

Mais si l'engagement du marin était signé, et durant tout le voyage la grève était toujours considérée comme illégale ; le décret de 1852 et la loi de 1898 s'appliquaient sans restriction ; d'ailleurs la sécurité du navire exige que pendant toute la traversée chacun reste à son poste. De plus les grèves font beaucoup plus de tort aux armateurs qu'aux autres chefs d'entreprise puisqu'ils sont obligés de prendre les trois-quarts de leurs équipages parmi les Français.

Telle fut la théorie émise lors des grèves de Marseille de 1903, 1904, 1909 et 1910 par le Musée social et M. Ch. Roux, président de la Compagnie Transatlantique. Elle était d'ailleurs conforme aux décisions de la Cour de Cassation sur la grève : alors que la thèse socialiste estime que la grève libère les grévistes de tous leurs engagements, la Cour de Cassation a décidé que, même en cas de grève légitime, les grévistes ne peuvent se soustraire à leurs obligations ; de même les inscrits ne peuvent désertir leur poste. La Cour de Cassation a d'ailleurs déclaré que le ma-

rin qui quitte le bord sur l'ordre du Comité de grève doit être traité comme déserteur (3).

Mais les inscrits ont fait plusieurs fois exprès de faire grève au moment du départ du navire: l'administration, la plupart des fois, n'osa pas poursuivre les grévistes pour désertion: au lieu de chercher à les punir, l'Etat préféra prêter les équipages de la Marine de Guerre, suspendre le monopole de navigation entre la France et l'Algérie, et organiser l'arbitrage (4).

Le Code du travail maritime du 13 décembre 1926 n'a fait aucune allusion à l'abandon du poste en cas de grève: la question a été posée devant la Commission paritaire qui a reconnu qu'elle ne pourrait arriver à aucune solution: les esprits étant trop opposés à ce sujet. Le code disciplinaire du 17 décembre 1926 continue à punir l'abandon de poste; par conséquent il est certain que la grève est illicite quand le fait de grève constitue un abandon de poste puni par la loi. Mais ce même code a cependant supprimé la peine trop rigoureuse de la désertion; l'absence irrégulière du bord ne constitue un délit que lorsqu'il y a de la part du marin abandon d'un poste de garde ou de sécurité; en dehors de ce cas elle ne constitue qu'une faute légère.

Cependant le refus d'obéir aux ordres du capitaine est considéré comme un délit, que ce refus soit collectif ou individuel (art. 59 du code disciplinaire).

(3) Cassation. Chambre criminelle, 3 août 1912. D. 1913-4-498 — Sirey, 1914-1495. *Revue international de droit maritime*, XXIX, 5.

(4) Voir plus bas, p. 139.

L'article 37 du même code prévoit que les armateurs pourraient exiger des dommages-intérêts. Les inscrits ne jouissent donc pas de la même liberté que les salariés-terrestres; il faudrait aussi que les pouvoirs publics s'évertuent à montrer moins de faiblesse à leur égard. Les grèves sont trop fréquentes et éclatent souvent pour des raisons les plus futiles.

*
* *

En compensation de cette liberté moins grande, de cette discipline sévère, les inscrits par leurs avantages professionnels constituèrent longtemps une classe de travailleurs à part. Il n'en est plus de même aujourd'hui: les agents du service général sont de plus en plus soumis au même régime professionnel.

Le code maritime de 1926 considère, en effet, comme marin toute personne qui s'engage envers un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire, et le code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande définit par « équipage » l'ensemble des personnes inscrites sur le rôle d'équipage et soumis à la même discipline.

Le personnel du service général devient, en effet, de plus en plus nombreux à bord, 30.163 en 1926, 37.739 en 1930 dont 13.421 naviguant au long cours.

La situation de ces agents du service général resta longtemps mal définie; n'étant pas soumis à l'Inscription Maritime, ils restaient en dehors de sa réglementation; d'autre part, les lois ouvrières terrestres ne leur étaient pas applicables. Devant l'inconvénient d'un tel régime, ils demandèrent long-

temps leur assimilation avec les inscrits, ils pratiquent la même profession, courent les mêmes risques; il y a entre eux une évidente solidarité. Le code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande leur appliqua les mêmes règles qu'aux inscrits; la pratique administrative les admit au bénéfice du décret de 1793.

La loi du 21 avril 1898 créant une assurance mutuelle contre les accidents et les maladies n'y admit que les inscrits; il était impossible d'appliquer aux agents du service général la loi générale sur les accidents du travail qui ne prévoyait pas les transports maritimes. Mais depuis la loi du 29 décembre 1905 le personnel non inscrit fut admis au bénéfice de la Caisse de prévoyance des marins français.

Alors même que les dispositions du code maritime mettent encore le marin dans une meilleure situation que l'ouvrier, il est difficile d'y voir maintenant une conséquence directe de l'Inscription Maritime puisqu'elles sont applicables à tout le personnel embarqué, inscrit ou non inscrit.

C'est ainsi que depuis le décret du 22 Septembre 1891, les agents du service général ont droit au rapatriement dans un port métropolitain, par le simple fait du contrat d'engagement; c'est donc à tort que la Cour de Cassation a déclaré en 1919 que cette obligation de rapatriement était issue de l'Inscription Maritime (5).

Déjà sous l'empire du Code de Commerce on admettait que tous les marins inscrits ou non avaient

(5) Cassation 7 mai 1919. S. 1920-293.

droit aux secours temporaires dus par l'armateur en cas de blessures ou de maladies; les motifs d'un arrêt de la Cour de Cassation en 1913 sont cependant contraire, mais ce n'est pas là une décision de principe (6).

Enfin le droit à la pension sur la Caisse des Invalides qui fut longtemps considéré comme la principale compensation des charges militaires des inscrits a été accordé aux agents du service général.

Depuis la loi du 14 Juillet 1908 le personnel non-inscrit obtint de verser ses cotisations à la Caisse des retraites pour la vieillesse, et en 1919 les radiotélégraphistes obtinrent le bénéfice de la Caisse des Invalides. La loi du 1^{er} Janvier 1930 a encore augmenté l'assimilation de ce personnel avec les inscrits: elle crée dans l'établissement national des Invalides une caisse spéciale de retraites des agents du service général, organisée sur les mêmes bases que la caisse des inscrits et avec les mêmes règles d'application. Quelques différences sont cependant maintenues; la subvention de l'Etat est moins forte, 2.640.000 francs. Le taux des pensions demeure légèrement inférieur:

Minimum garanti par la loi de finances d'avril 1931:

1 ^{re} catégorie: médecins, commissaires	6.800
2 ^e catégorie: radiotélégraphistes	5.400
3 ^e catégorie: cuisiniers, commis	4.300
4 ^e catégorie: autres agents	3.800

(6) Cassation, 19 février 1913. S. 1913-1527.

*

* *

Les travailleurs terrestres bénéficient de plus d'un régime de protection analogue à celui des gens de mer.

L'intervention de l'Etat dans la formation du contrat n'est plus spéciale au contrat maritime: il existe dans le droit ouvrier terrestre, surtout dans la législation des mines; mais si l'Etat intervient aussi dans la formation des conventions collectives de travail, il reste cependant, dans ses rapports avec les groupements professionnels, au-dessus du contrat tandis que dans le contrat maritime tous les actes principaux doivent se faire devant l'autorité maritime. Certains auteurs ont déclaré que cette intervention de l'Etat avait surtout pour but d'opérer les retenues sur les salaires; un jugement du Tribunal de Marseille (7) déclare même que les salaires ne donnant pas lieu à retenue comme les rémunérations de travaux supplémentaires pourraient être payés hors la présence des administrateurs.

Cette tutelle des travailleurs maritimes n'est pas spéciale à la France; en Angleterre, d'après le Merchant shipping act. de 1894, art. 113, les contrats d'engagement doivent être rédigés suivant une formule approuvée par le « board of trade »; tous les contrats professionnels sont passés devant un surintendant de la Marine; en Allemagne, une revue d'embarquement et une revue de débarquement ont lieu de-

(7) Tribunal de Marseille, 13 décembre 1900. *Revue internationale de droit maritime*, t. XVIII, p. 78.

vant le bureau des gens de mer ; un système semblable existe aux Pays-Bas et en Belgique.

Le marin de profession est d'ailleurs moins bien protégé que l'ouvrier ordinaire quand il poursuit son employeur : l'ouvrier s'adresse à la juridiction des Prud'hommes ; selon le Code du travail, les fournitures de pièces, les significations d'actes sont gratuites, même en cas d'appel ou de Cassation ; il a même droit à l'assistance gratuite de l'avocat. Aucune de ces règles n'existe pour le contrat maritime ; un projet de loi a d'ailleurs été récemment déposé pour y remédier.

Mais surtout les marins de profession ne sont plus les seuls à bénéficier d'un régime d'assurance obligatoire contre l'invalidité ; grâce aux pensions de l'Etat et du fait de l'augmentation continue du nombre des fonctionnaires, grâce aux retraites ouvrières, au développement de la mutualité, à la loi sur les accidents du travail, à la législation qui protège les mineurs, les cheminots, enfin aux assurances sociales, le nombre de pensionnés augmente et le marin est maintenant comme tout le monde.

Mais de plus, cette pension du marin est aujourd'hui plus basse que toutes les autres ; elle vient d'être augmentée par la loi de finances d'avril 1931, mais elle est encore inférieure à celle du mineur qui bénéficie depuis le 1^{er} juillet 1929 d'une pension minimum de 5.000 francs, alors que l'inscrit de la 6^e catégorie ne reçoit que 4.200 francs. Evidemment, le marin du commerce touche sa pension à 50 ans d'âge, le mineur à 55 ans, mais il faut retenir que la nour-

riture du marin, les intempéries, les changements de climats contribuent à une usure rapide. De plus, cette pension est encore considérée comme la principale compensation des 26 mois de service militaire des inscrits. L'inscrit voit à côté de lui l'instituteur, le gendarme, le douanier recevoir des pensions de retraite plus forte que la sienne, il n'a aucune raison de tenir à son métier.

De plus si la loi du 1^{er} janvier 1930 a amélioré le régime des pensions il y a encore des lacunes; les marins faisant de la navigation hauturière ne sont pas assez favorisés, ils réunissent trop difficilement à 50 ans d'âge, le nombre de mois de navigation exigés. De même les inscrits sont parfois moins protégés que les salariés terrestres assujettis à la loi sur les assurances sociales: c'est ainsi qu'ils n'ont aucune garantie en ce qui concerne les maladies qu'ils peuvent contracter en dehors des accidents ou des maladies d'origine professionnelle et déclarées « maladies non imputables aux risques professionnels ». Il faudrait aussi que les retraites proportionnelles soient étendues davantage aux veuves. A Concarneau sur 650 veuves d'inscrits, citait-on récemment à la Chambre (8), 300 bénéficient d'une pension de 1.800 francs, 220 reçoivent des secours de 600 francs par an et 130 même reçoivent seulement de 90 à 250 francs.

* *

Les avantages professionnels qui sont encore spé-

(8) Chambre des députés. Débats parlementaires, séance du 7 mars 1931.

cialement réservés aux inscrits sont en nombre restreint.

Les dispositions du décret du 21 septembre 1793 accordant aux marins français le monopole de la navigation furent édictées dans un but de protectionnisme, elles n'ont pas l'Inscription Maritime pour origine.

Le droit à la pension sur la Caisse des Invalides qui remonte, nous l'avons vu, au 17^e siècle, n'est plus un avantage appréciable. Les inscrits ont pourtant à plusieurs reprises revendiqué la propriété de cette Caisse formée de leurs propres cotisations. L'Etat à plusieurs reprises y a puisé de nombreuses sommes. Ces prélèvements nombreux sous le 1^{er} empire ne furent restitués qu'en partie sous la Restauration. En 1907 la dette de l'Etat était encore estimée à 300 millions. Mais les réclamations des inscrits ne sont plus fondées : l'Etat par ses subventions a rendu beaucoup plus qu'il n'a pris. Cette subvention de 7 millions en 1872, de 15 millions en 1909 était au budget de 1930 de près de 180 millions, soit près de 5 fois le montant réuni des prestations des inscrits et des armateurs (135.500.000 francs). La loi de finances d'avril 1931 a porté cette subvention à 220.709.000 francs.

Parmi les avantages professionnels qui sont encore spécialement réservés aux inscrits, il faut citer le monopole de la pêche professionnelle dans l'étendue des eaux territoriales ; c'est là un privilège qui fait vivre plus de 50.000 petits pêcheurs, il a été critiqué ; il encourage, dit-on, les populations maritimes à la routine, il empêche le développement d'une grande in-

dustrie de la pêche au moyen de chalutiers. Ce n'est pas exact, nos bateaux de pêche se modernisent.

Beaucoup sont encore à voiles mais possèdent un moteur auxiliaire ; leur nombre est passé de 4.674 unités (28.355 tonneaux) en 1927 à 5.406 (33.833 tonneaux) en 1928. Sur le littoral français méditerranéen, on peut dire qu'actuellement une embarcation de pêche sur trois est à propulsion mécanique.

De plus, l'exploitation industrielle de la pêche dépeuplerait rapidement nos côtes de poissons. Il y a certainement une crise dans la pêche, mais elle est extérieure au privilège des inscrits maritimes. Il faut aussi tenir compte que le métier de pêcheur est une des professions les plus pénibles ; s'ils ne se sentaient pas protégés contre la concurrence, ils abandonneraient rapidement l'industrie de la pêche ; de plus cette règle est aussi une mesure de protection contre la concurrence étrangère. Le même régime de protection existe en Angleterre, en Espagne, en Suède, en Norvège, en Russie, au Canada et au Portugal.

D'autre part il n'est pas besoin d'être inscrit maritime pour obtenir le droit de pêcher sur nos côtes. Le premier venu, moyennant le paiement d'une redevance peu élevée, peut obtenir le droit de pêcher librement ; les armateurs, les mareyeurs, ne sont pas des inscrits maritimes et pourtant ils profitent de la navigation et de la pêche.

Au point de vue fiscal, les inscrits ne se trouvent pas plus favorisés : les pêcheurs étaient autrefois exonérés de la patente, ils sont actuellement soumis à

l'impôt sur les salaires et les bénéfices commerciaux : leurs chiffres d'affaires sont exactement connus par le contrat d'engagement à la part ou par la vente à la criée. De même si la loi leur garantit le privilège d'obtenir gratuitement des concessions temporaires de plage pour l'établissement de pêcheries, en pratique, ils payent souvent des redevances, et des non-inscrits obtiennent gratuitement de nombreuses concessions ; le droit des inscrits d'exploiter les richesses de la mer est une véritable mystification ; il y a actuellement des milliers de pêcheries, de viviers concédés à des non inscrits.

Tels sont les divers avantages réservés aux inscrits maritimes : ils ne peuvent donc plus se considérer comme des privilégiés.

SECTION III

Développement du Crédit Maritime mutuel

L'Etat cherche cependant à favoriser les petits pêcheurs. Pendant longtemps, sur tout le littoral, ils vécurent sans songer à aucune idée de coopération, de mutualité. Trop individualistes, ils se trouvaient souvent dans un état de précarité qui empêchait le développement de l'industrie de la pêche ; trop pauvres, il leur était difficile de devenir propriétaires d'un bateau ; ils vendaient leur poisson à trop bon marché à des mareyeurs jouissant d'un véritable monopole ; ils n'étaient pas garantis contre la perte de leur bateau ou de leur engin ; en cas de tempête, ou d'accident, ruinés et démoralisés, ils attendaient les secours modiques de l'Etat.

C'est au début du XX^e siècle qu'apparût chez les

populations maritimes l'idée de crédit (9). La loi du 25 avril 1906 créa les premières caisses locales de crédit maritime recevant des avances de l'Etat; sous l'action des administrateurs des quartiers, des sociétés d'assurances mutuelles contre le risque de perte, des coopératives d'achat et de vente se créèrent. A la fin de la guerre, la nécessité du crédit maritime mutuel s'imposa : le prix des bateaux de pêche avait sextuplé depuis l'avant-guerre; avec le moteur désormais indispensable, il avait décuplé. Si le nombre des bateaux de pêche à moteur si longtemps insignifiant est passé de 968, en 1922, à 5.405, en 1928, c'est en grande partie au Crédit maritime mutuel que nous le devons. Ces institutions sociales comprennent à l'heure actuelle : des sociétés d'assurances mutuelles, des coopératives d'achat et de vente, un Crédit maritime mutuel.

Les sociétés d'assurances mutuelles couvrent le pêcheur contre les risques de pertes; elles assurent les bateaux et même les engins; le matériel de chaque adhérent est expertisé; la caisse est alimentée de ses cotisations; la perte ou l'avarie démontrée, une prime pouvant aller jusqu'à 90 % de la valeur de l'objet en cause est versée au sinistré. Mais actuellement ces sociétés ne sont pas réassurées et sont à la merci d'un sinistre grave. De plus elles ne sont pas très nombreuses : elles sont 70 sur l'ensemble du littoral, groupant 3.000 adhérents alors que le chiffre des patrons propriétaires naviguant à la petite pêche atteint 23.000.

(9) Candace, *La Marine Marchande française*, p. 224, op. cit.

Les pêcheurs constituent aussi des coopératives soit d'achat, soit de vente; ils s'unissent pour acheter aux fabricants, aux producteurs les objets d'armement, les engins, les combustibles dont ils ont besoin. De même ils peuvent s'unir pour vendre en commun les produits de leur pêche. Le capital de ces sociétés est composé de parts souscrites par chaque adhérent et des avances des Caisses régionales de Crédit maritime. Les bénéfices réalisés sont répartis entre les sociétaires à la fin de l'exercice. Mais la difficulté du développement de ces coopératives se trouve dans la lutte qu'elles doivent soutenir contre les intermédiaires qu'elles veulent supprimer. Ces derniers font en effet bloc sur elles et agissent sur les cours commerciaux pour les décourager; en fait, ces organismes sont encore peu nombreux ou peu importants (sauf ceux d'Arcachon ou des Sables-d'Olonne).

Les Caisses locales de crédit maritime mutuel créées en 1906, sont de véritables banques ne pouvant faire d'avances qu'aux seuls pêcheurs; ces prêts à 4 % d'intérêt sont destinés à la construction ou à l'achat de bateaux ou de moteurs; ils sont consentis pour 10 ans et ne peuvent dépasser 150.000 francs et les 3/4 de la valeur du gage constitué par l'emprunteur; le navire à construire ou à acheter sera en effet hypothéqué au profit de la Caisse locale. Il existe actuellement sur le littoral 37 Caisses locales de Crédit maritime. Mais elles sont toutes groupées sur les côtes de la mer du nord, de la Manche, de l'Atlantique ou de l'Algérie; il n'y en a pas une de Port-Vendres à Nice... De plus, les ressources de ces caisses sont in-

suffisantes et ne permettent pas de satisfaire toutes les demandes.

Une organisation régionale met enfin à la disposition des organismes locaux, sociétés d'assurance mutuelles, coopératives, caisses locales, les fonds nécessaires à leur fonctionnement. Ce sont les caisses régionales de Crédit Maritime qui sont des organismes de crédit jouant le rôle de banque populaire; le taux de leurs prêts est de 3 %. Le Crédit Maritime mutuel enveloppe donc l'ensemble des institutions mutualistes de pêche; son importance dans l'essor économique de notre industrie de la pêche est primordiale.

Les ressources de ces caisses proviennent d'une subvention de l'Etat de 3.500.000 francs, des prélèvements sur l'avance de 20 millions de francs consentie à l'Etat par la Banque de France, enfin d'une dotation budgétaire de 500.000 francs qui a été portée à 3 millions de francs en 1930.

L'organisation du crédit maritime permet ainsi au plus humble pêcheur d'accéder à la propriété d'un bateau; au propriétaire du moindre bateau de pêche de le moderniser, de le remplacer; mais cette institution pourrait encore mieux fonctionner; les fonds dont elle dispose sont insuffisants; en mars 1928 le Crédit Maritime mutuel disposait de 4.200.000 francs pour 7.200.000 francs de demandes; il manque aussi un organisme central permanent de contrôle et de direction; une proposition de loi tendant à la création de cet organisme a été déposé. Le rôle du Crédit Maritime dans notre Marine Marchande doit se développer: c'est un mode de protection qui peut encourager le développement de la profession de pêcheur.

CHAPITRE II

L'INSCRIPTION MARITIME ET LA CRISE DE L'ARMEMENT

L'armement s'est trouvé au lendemain de la guerre devant de grosses difficultés ; notre flotte de commerce a dû être reconstituée ; tombée à 1.500.000 tonnes à la fin de la guerre elle s'est rapidement relevée jusqu'à dépasser en 1921 son tonnage de 1914 et atteindre en 1930, 3.470.000 tonnes. Mais le commerce maritime s'est transformé après la guerre ; le tonnage mondial s'est augmenté ; la concurrence s'est fait plus âpre ; malgré son accroissement de tonnage, notre Marine Marchande se trouve en infériorité vis-à-vis des marines voisines ; nos exportations et nos importations se font souvent par l'intermédiaire de navires étrangers. A Marseille, sur 20 navires entrés, 6 en moyenne sont de nationalité française.

Parmi tous les éléments défavorables qui pèsent sur notre commerce maritime, l'armement accuse en premier lieu les charges du régime professionnel des gens de mer. L'ancienne discipline qui régnait à bord des bâtiments de Commerce n'existe plus ; les inscrits se sont émancipés depuis l'application à la Marine Marchande des lois ouvrières terrestres ; les armateurs protestent alors contre les avantages dont bénéficient toujours les inscrits et qui ne font que handicaper sérieusement le développement de notre Marine Marchande.

*

* *

Depuis que le droit de fonder des syndicats et de faire grève a été accordé aux inscrits, un esprit d'indiscipline s'est développé. « Dans tous les ports, écrit Charles Roux (1), et à bord de chaque navire les syndicats d'inscrits délèguent un de leurs représentants, chauffeur, sou-tier, matelot pour être le trait d'union entre le syndicat et l'équipage et au besoin les provoquer contre les capitaines et les officiers, inspecter en permanence toutes les parties du navire. A chaque rentrée du navire, dans son port d'armement, le délégué adresse son rapport au syndicat ». « Les inscrits, dit-il encore (2), concentrés sur des points définis du territoire forment un collège électoral puissant et agissant, dont on cherche trop souvent à accaparer les suffrages en attisant des rancunes que de rares dévoyés peuvent nourrir contre les armateurs ».

L'administration ne se montre pas assez sévère et les populations maritimes comptent trop sur cette faiblesse. Certaines circulaires ministérielles insistent cependant sur la nécessité de rétablir la discipline et d'engager les poursuites toutes les fois qu'elles sont justifiées. Il ne faut pas laisser impunis des meneurs, pour qui généralement le métier de marin n'est qu'un prétexte pour l'agitation politique. Mais la grande partie des équipages n'est pas animée de cet état d'esprit hostile. Il faut 're-

(1) Les grèves de l'Inscription Maritime. *Revue des deux mondes*, 1909, 1^{er} novembre.

(2) Le péril de notre Marine Marchande. *Revue des deux mondes*, 1917, p. 68.

connaître que le métier de marin est un des plus durs ; l'absence quasi totale de foyer, la perspective d'un chômage de deux à trois mois par an, la privation de tout moyen normal de participer à la vie politique du pays, les excitations qui l'accompagnent dans ses brefs séjours à terre, un service militaire exceptionnellement long sont autant de causes de découragement et d'irritation. Les syndicats d'inscrits qui devraient guider les marins sont instables et trop peu groupés ; une fédération des inscrits a été créée l'année dernière : son existence peut améliorer la bonne entente entre le patronat et le prolétariat maritimes et permettre avec le Comité des Armateurs la conclusion des contrats collectifs réglant les conditions d'engagement et de rémunération des équipages. Il faut reconnaître que chaque fois qu'ils l'ont pu, les syndicats maritimes ont aidé de toutes leurs forces à la paix sociale.

Pour lutter contre les grèves d'inscrits, les Pouvoirs publics ont organisé tout un système d'arbitrage. Un conseil d'arbitrage (3) fut créé, composé, de 2 arbitres siégeant dans toutes les affaires, choisis, l'un par les armateurs, l'autre par l'équipage, et de 6 coarbitres, pour chaque catégorie de personnel, choisis pour chaque conflit, trois par les armateurs, trois par le personnel naviguant : en cas de conflit, un essai de conciliation est d'abord tenté par l'administrateur de l'Inscription Maritime ; en cas d'échec, et si les parties acceptent l'arbitrage, le conseil est convoqué : la décision doit être prise par les deux arbitres et à la majorité

(3) Décrets des 1^{er} mars 1910, 7 août 1911, 24 septembre 1925, 11 mars 1930.

des coarbitres ; sinon un surarbitre est nommé par les deux arbitres, et résout le conflit lui-même ; s'il n'y a pas accord pour son choix, il sera nommé par le Ministre de la Marine Marchande.

Cet arbitrage n'est jamais obligatoire et aboutit à une sentence que personne n'a le pouvoir de faire exécuter : la sentence du Président Ditte en 1909 sur l'admission du repos hebdomadaire dans la Marine fut acceptée par les inscrits parce qu'elle les favorisait ; celle de M. Lescouvé, premier président de la Cour de Cassation, en 1928, leur refusant toute augmentation de salaire ne fut pas admise par eux (4).

La conciliation plus souple paraît préférable : un protocole est intervenu en avril 1930 entre le Ministre de la Marine Marchande, le Comité central des armateurs de France et la Fédération nationale des Syndicats Maritimes en vue de prévenir toute grève par une tentative obligatoire de conciliation sous la présidence d'un conciliateur nommé par le Ministre de la Marine Marchande (5). De plus, une clause formelle des cahiers des charges annexés aux conventions passées pour l'exploitation des services maritimes postaux subventionnés dispose que les compagnies concessionnaires sont tenues de soumettre à l'arbitrage les différends d'ordre collectifs qu'elles peuvent avoir avec leurs équipages.

■

* *

En même temps que la discipline s'est relâchée, les

(4) Voir *Journal Marine Marchande*, 17 septembre 1928.

(5) Circulaire du 25 avril 1930, *Journal de la Marine Marchande*, du 8 mai 1930.

conditions mêmes du travail à bord se sont modifiées ; la loi du 17 avril 1907, complétée par les décrets du 20 et 21 septembre 1908, augmente les mesures de sécurité et de protection du travail maritime principalement pour les navires de plus de 200 tonneaux : ces textes déterminent la composition de l'état-major par rapport à l'équipage, les visites périodiques auxquelles sont soumis les navires ; surtout ils réglementent le travail, le divisent en 3 quarts pour les machines, 2 quarts pour le pont. C'est en quelque sorte l'application à la marine des règlements sur l'hygiène et la sécurité du travailleur existant dans le droit industriel terrestre. Le repos hebdomadaire, admis chez les travailleurs terrestres par la loi du 13 juillet 1906, va être étendu à la Marine de Commerce par l'art. 28 de cette loi du 17 avril 1907 ; mais il ne fut appliqué qu'en 1909 après une grève d'inscrits à Marseille et une décision arbitrale le rendant obligataire.

Cette loi de 1907 n'a satisfait personne, car elle s'applique mal aux différents genres de navigation (long cours, cabotage, pêche).

La durée du travail a été, comme dans le droit terrestre, limitée à 8 heures par jour ou à 48 heures par semaine par la loi du 2 août 1919 et par les décrets du 24 février 1920 et du 31 mars 1925. L'application d'un tel principe fut difficile ; elle se comprend pendant le séjour du navire au port, ou même en mer pour le service de la chauffe ; par contre, elle est critiquable en ce qui concerne le service à la mer du personnel de pont et des agents du servic général. Certaines journées sont peu occupées, d'autres énormément, et souvent le travail dure jusqu'à l'épuisement des for-

ces ; enfin le marin chôme, surtout le pêcheur, trois ou quatre mois par an.

Malgré les efforts du gouvernement pour aboutir à l'internationalisation de cette mesure, peu de pays jusqu'ici suivirent l'exemple de la France (Nouvelle-Zélande, Brésil, Australie, Canada). Les autres nations exigent de leur personnel 84 heures par semaine pour le pont, 50 heures pour les machines.

Mais grâce à l'action des pouvoirs publics, des syndicats de marins, et de l'armement, la journée de 8 heures est sur le point d'être adoptée par les autres nations. En 1926, le bureau international du travail mit en discussion la question suivante : « Est-il désirable de consulter les gouvernements sur la question de la réglementation du travail à bord des navires, dans la forme d'un projet de Convention Internationale ? » Une conférence se réunit en 1929 à Genève. Malgré l'abstention de la Norvège, l'absence des armateurs anglais et l'attitude hostile des armateurs des autres pays, le projet de questionnaire fut voté par 76 voix contre 17, le 25 octobre 1930. On pense qu'en 1931 une majorité suffisante pourra être obtenue pour la limitation des heures de travail (6).

D'ailleurs le Code du travail maritime limite l'application de la loi de 8 heures : elle n'est pas applicable aux navires ne pouvant loger un personnel supplémentaire ; de nombreuses dérogations peuvent être accordées par une Commission mixte. C'est cependant une lourde charge pour l'armement.

(6) Candace : *La Marine Marchande française et son importance dans la vie nationale*, op. cit., p. 217.

Telles sont les diverses applications des lois ouvrières terrestres au travail maritime : elle portent évidemment atteinte aux principes qui régissaient autrefois l'Inscription Maritime.

*

* *

L'adaptation du travail maritime aux idées sociales modernes est justifiée ; le marin de profession ne pouvait plus être traité comme un véritable soldat ; cet état d'esprit est maintenant entré dans les mœurs ; mais l'armement a demandé alors la suppression des avantages professionnels accordés aux inscrits et qui sont une des causes de sa faiblesse.

L'un des privilèges des inscrits les plus critiqués par les armateurs, est le quasi monopole de navigation les obligeant à composer leurs équipages de Français pour les trois quarts ; mais cette règle, nous l'avons dit, ne trouve pas son origine dans l'Inscription Maritime ; elle fut édictée par le décret du 21 septembre 1793 dans un but de protectionnisme ; déjà sous l'ancien régime, le bénéfice de la francisation n'était accordé qu'aux seuls navires possédant un équipage de matelots français pour les deux tiers : c'était là une mesure issue de l'ancien pacte colonial ; la Marine Marchande devait être protégée contre la concurrence étrangère ; cette règle fut reprise par l'acte de navigation de 1793 : l'Europe était en lutte avec la France : il fallait maintenir un régime protectionniste ; de plus l'Etat toujours en guerre voulait avoir à sa disposition immédiate les équipages du commerce pour sa marine de guerre.

L'acte de 1793 ne prévoit d'ailleurs pas une faveur

spéciale pour les inscrits : il est seulement dit qu'aucun bâtiment ne sera réputé français si les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont pas français : les armateurs paraissaient libres de choisir leur personnel parmi les inscrits ou non.

Cette règle n'est pas absolue : de nombreuses exceptions, nous l'avons vu, sont prévues pour les navigations tropicales.

Au début, l'armement fut peu gêné par ce décret ; les navires étaient de petites dimensions et marchaient uniquement à la voile. Maintenant, au contraire, les navires ont augmenté de longueur et de tonnage ; à côté des gabiers, fournis surtout par les populations des côtes, il faut des ouvriers mécaniciens, des chauffeurs, des soutiers, des graisseurs et sur les paquebots du personnel du service général.

De plus, l'armement se plaint d'être obligé de payer des salaires plus élevés qu'à l'étranger pour recruter ce personnel français ; surtout le droit de grève qu'ont obtenu les inscrits paraît inconciliable avec cette disposition ; en cas de conflit les armateurs sont paralysés et sont souvent obligés de capituler devant des exigences injustifiées ; enfin il leur est impossible de pratiquer la navigation du « tramping » si utilisée en Angleterre ; à l'étranger un navire français pourra difficilement renouveler son équipage malade ou ayant déserté.

L'armement peut d'ailleurs embarquer des étrangers dans la limite d'un quart : en pratique, elle ne le fait pas ; en 1924, il y eut 2.317 marins étrangers embarqués, en 1930, 3.933. Le bénéfice du décret de 1793 n'a pas été limité aux seuls inscrits maritimes : d'abord les

indigènes de nos colonies, sujets ou protégés français peuvent être compris dans la limite des trois quarts : un avis du Conseil d'Etat, du 7 avril 1912, décide, en effet, que les équipages devront se composer pour un quart d'étrangers, pour un quart d'indigènes protégés ou sujets français, pour deux quarts de Français blancs (7).

En application de cet avis, une circulaire ministérielle de la Marine du 25 janvier 1914 autorise l'embarquement de ces indigènes. Ils sont d'ailleurs peu nombreux : 3.586 en 1926, 4.000 en 1930.

Les syndicats maritimes consultés en 1925 ont déclaré que ces indigènes des colonies françaises sont arbitrairement considérés comme sujets français ; n'ayant pas les mêmes charges, ils ne peuvent avoir les mêmes droits. Les inscrits ont d'ailleurs plusieurs fois refusé cette assimilation et de nombreuses grèves ont éclaté à ce sujet. L'une d'entre elles, en 1910, à Marseille, fut provoquée par l'embarquement d'un indigène Somali à bord du paquebot Moulouya : en 1920, les marins de deux paquebots mettent sac à terre par suite de l'embarquement d'un chauffeur sénégalais, sujet français décoré de la médaille militaire ; les ressources qu'offrent ces indigènes peuvent cependant être profitables pour l'armement (8).

Cette règle des trois quarts ne s'applique pas seule-

(7) Voir *Journal de la Marine Marchande*, Roustan : Le problème de la main-d'œuvre indigène dans la Marine Marchande, 1^{er} décembre 1927.

(8) Le Conseil supérieur de la Marine Marchande a discuté cette question dans sa session de 1916. *Revue de la Marine Marchande* 1916, t. II, p. 457.

ment aux inscrits, personnel de pont, mais aussi depuis le décret du 29 janvier 1857 aux inscrits, personnel des machines ; la pratique administrative fait aussi bénéficier les agents du service général de cet avantage ; il fut tenu compte des liens de solidarité qui unissant le personnel inscrit et le personnel non inscrit ; d'ailleurs il pourrait y avoir plus d'un quart d'étrangers pour ce personnel civil, pourvu que l'effectif total des étrangers à bord ne dépasse pas le quart du personnel embarqué ; le décret du 28 janvier 1857 pose une règle différente pour le personnel des machines ; leur effectif spécial ne peut comprendre plus d'un quart d'étrangers. Le code du travail maritime de 1926 facilite d'ailleurs l'assimilation de tous les personnels de la Marine Marchande puisqu'il considère comme « marin » et faisant partie de l' « équipage » toute personne qui s'engage envers un armateur pour servir à bord d'un navire : à proprement parler, ce sont les termes mêmes du décret de 1793.

De nombreux vœux ont été formulés pour faire disparaître de notre législation cette règle de protectionnisme. L'assemblée des présidents des Chambres de Commerce avait adopté, le 8 novembre 1920, un vœu tendant à l'abrogation de l'article 2 de l'acte de 1793. Des vœux de suppression ont été formulés par les Chambres de Commerce de Cette, Rouen, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Nantes, Calais, Alger ; l'armement demande la suppression de ce privilège espérant pouvoir lutter contre les exigences des inscrits, grâce à la concurrence étrangère.

Certains pays adoptent le même système : la Belgique, la Grèce, la Russie exigent une proportion de

trois quarts de nationaux à bord des bâtiments, l'Italie et le Portugal deux tiers, l'Argentine un quart, l'Espagne quatre cinquièmes. D'autres pays n'imposent, en principe, aucune règle : c'est le cas de l'Angleterre, des Etats-Unis, de l'Allemagne, des pays Scandinaves, de la Hollande. Il y a cependant des limites à cette liberté : le merchant shipping act de 1906, en Angleterre, exige des marins connaissant l'anglais ; dans ses conventions avec les compagnies de navigation subventionnées, elle exige que les trois quarts de l'équipage soient anglais : elle a d'ailleurs peu recours au personnel étranger : en 1911, on comptait 203.666 marins anglais et sujets anglais, et 30.783 étrangers. Aux Etats-Unis, depuis une loi du 4 mars 1915, aucun navire de plus de cent tonneaux de tonnage brut ne peut quitter un port si l'équipage de pont ne présente une proportion de 55 % de able seamen, c'est-à-dire de marins âgés de plus de 19 ans, ayant au moins 3 ans de navigation ; à la suite d'un mouvement protectionniste contre la main-d'œuvre maritime chinoise et coréenne, en 1920, on proposa d'exiger la nationalité américaine, les armateurs ont refusé mais ont admis comme principe d'accorder une préférence constante aux Américains de naissance ou d'adoption ; cependant, le pourcentage des marins américains dans la Marine de Commerce était seulement de 48,3 % en 1921. En Allemagne, il suffit pour embarquer au commerce d'être agréé par le bureau des gens de mer, sauf pour les navires subventionnés où il faut un équipage national.

L'armement se plaint aussi des charges que lui impose l'obligation de rapatrier le marin français débar-

qué hors d'un port métropolitain. Cette règle empêche les armateurs de se débarrasser, en cours de voyage ou pendant une longue indisponibilité du navire à l'étranger, de leur personnel. En fait le rapatriement est opéré par les soins de l'autorité maritime qui fait l'avance des frais et en poursuit auprès des armateurs le recouvrement suivant une action qui lui est propre (9). Les marins sont, la plupart du temps, rapatriés comme passagers à bord des paquebots ; c'est souvent très onéreux pour l'armement. La loi ne prévoit pas la délivrance d'effets, d'habillement, car ces effets font partie du sac du marin dont il est lui-même responsable ; pourtant l'administration alloue souvent au rapatrié des vêtements : un arrêt de la Cour de Cassation, d'ailleurs critiqué par la doctrine, a décidé que l'Etat aurait droit au remboursement de ces effets (10).

L'obligation imposée aux armateurs de secourir les marins blessés ou malades au cours d'embarquement est aussi une lourde charge. Cette règle ne fait pas double emploi avec la Caisse de Prévoyance qui ne donne aux marins que des moyens de subsistance, quand les salaires de maladie ont cessé d'être dus. Mais s'il est évident que le marin blessé ou malade doit être secouru, il est illogique de laisser à l'armateur les frais de traitement et les premiers salaires : il semble plus simple de les mettre à la charge de la Caisse de Prévoyance des marins français, organisme d'assurance obligatoire

(9) Cassation, 31 décembre 1879, S. 1880-1333.

(10) Cassation, 7 mai 1919. Voir *Revue internationale du droit maritime*, t. XXXI, p. 340.

contre les accidents et les maladies survenus en cours d'embarquement.

D'ailleurs les travailleurs terrestres, depuis la loi de 1928 sur les assurances sociales qui n'est applicable à la Marine Marchande, bénéficient d'une assurance maladie.

De plus, le code du travail maritime de 1926 a été peut-être un peu loin ; le marin qui est soigné chez lui reçoit, pendant les quatre premiers mois, à la fois une indemnité calculée pour couvrir ses dépenses de nourriture, ses frais de médecine et de pharmacien et un salaire qui est parfois plus élevé que son salaire normal. Il y a là un abus, un encouragement à la fraude et à la simulation ; le marin présumé malade est, en définitive, mieux traité que le marin qui travaille. Un projet de modification à la loi établi en 1929, dans un sens restrictif, a été déposé au Parlement. Le marin conserverait le droit de se faire soigner chez lui par un médecin de son choix, mais seulement si son domicile se trouve au port français d'embarquement ou de débarquement où l'armateur pourrait exercer un contrôle sur le traitement. Les soins cesseraient d'être dus par l'armateur quand la maladie aura pris un caractère permanent.

Les armateurs ne peuvent plus se plaindre, comme autrefois, d'être obligés de verser des contributions à la Caisse de Prévoyance des marins français ou à la Caisse des Invalides. Les lois de 1905 et de 1930 sont moins rigoureuses pour eux que les lois sur les accidents de travail et la loi sur les assurances sociales dans la législation terrestre.



En compensation des charges que l'Inscription Maritime faisait peser sur l'armement français et pour le protéger contre la concurrence étrangère, l'Etat lui accorda plusieurs mesures de protection.

Depuis une loi de 1889, les relations maritimes entre la France, la Corse et l'Algérie furent régies par le monopole du pavillon. Mais, par suite de grèves d'inscrits, l'Afrique du nord fut plusieurs fois dans l'impossibilité d'écouler ses produits ; l'Algérie demanda la suppression de ce monopole. Une loi de 1909 autorisa le gouvernement à suspendre par décret la loi de 1889, en cas d'évènement grave et exceptionnel : le monopole a été suspendu pendant la guerre par le décret du 29 mars 1915 et rétabli le 20 octobre 1919. A la suite des grèves de 1922, il y eut une nouvelle suspension du 11 septembre au 28 novembre 1922. En 1923, la question se posa de savoir s'il était préférable d'étendre le monopole à la Tunisie, ou s'il valait mieux supprimer ce dernier et doter l'Algérie du régime de pavillon privilégié dont bénéficie la Tunisie. Finalement le monopole de pavillon fut maintenu. La suppression du monopole de pavillon serait lourde de conséquences à plusieurs points de vue ; indépendamment du tort qu'elle ferait à l'armement français, elle contribuerait à implanter le pavillon étranger sur nos lignes d'Algérie, ce qui compliquerait le transport des troupes de l'Afrique en cas de guerre.

Pendant longtemps aussi le gouvernement protégea directement l'armement soit par des droits de tonnage

et des surtaxes de pavillon, soit même depuis les lois de 1881, de 1893, de 1902, de 1906 par des primes à la navigation ou à la construction. La loi du 19 avril 1906, malgré les lourds sacrifices qu'elle imposa à l'Etat, ne donna pas entière satisfaction aux armateurs, qui reprochèrent à l'Etat d'avoir au même moment augmenté leurs charges ; en effet, la loi du 29 décembre 1905 venait d'augmenter leurs cotisations à la Caisse de Prévoyance, la loi du 14 juillet 1908 leur imposa des versements à la Caisse des Invalides de la Marine, la loi du 17 avril 1907 les obligea à augmenter leur personnel et par suite les salaires.

Ce régime de protection est à l'heure actuelle périmé ; il avait l'inconvénient de manquer de souplesse ; les primes étaient allouées sans que les services rendus aient été pris en ligne de compte ; le Comité des armateurs préconise plutôt un système de prêts ou d'avances, comme en Angleterre. Les seules protections directes de l'armement existant encore actuellement, sont les subventions payées par l'Etat à certaines compagnies postales et aux navires pétroliers, le régime du Crédit Maritime organisé par les lois du 1^{er} août 1928 et du 10 août 1929, consistant essentiellement en une avance de fonds aux armateurs par le Crédit Foncier, avec participation de l'Etat, en vue de la construction de navires en France et, dans certains cas exceptionnels, à l'étranger.

•

• •

L'ensemble des charges imposées à l'armement par les règles de l'Inscription Maritime n'est nullement la

principale cause de la crise dont souffre actuellement notre Commerce Maritime. Beaucoup d'autres éléments défavorables viennent en effet handicaper notre Marine Marchande. Nous pouvons les rappeler rapidement :

Depuis la guerre, il y a une crise dans l'armement de tous les pays ; les anciennes régions de production possèdent de plus en plus des usines de transformation. De même le besoin d'entreposer des marchandises se fait moins sentir, car le cours des marchandises en gros se transmet maintenant facilement par la T.S.F. : il n'est plus nécessaire de stocker sur les grandes places boursières des marchandises ; il y a, en conséquence, moins de transports maritimes ; depuis la guerre, il y a plethore du tonnage mondial qui s'est accru de 50 % depuis la guerre ; les frêts ont baissé. La lutte pour la vitesse ou pour le luxe ont élevé le prix des navires.

D'autres causes sont propres à l'armement français : en premier lieu, la France a le défaut d'être située trop à l'ouest ; les navires des grandes compagnies préfèrent avoir leur tête de ligne en Allemagne, en Suède, en Angleterre ; notre frêt de sortie fait défaut parce que nous exportons surtout des articles légers ou de luxe, mais non des marchandises lourdes. Notre flotte commerciale date d'avant la guerre : elle est trop vieille, et mal armée pour le tramping et la navigation au long cours ; nos ports sont insuffisamment outillés ; les efforts pour les améliorer ont été trop dispersés, alors qu'il eut été préférable de les concentrer sur les ports les plus importants (Marseille, Le Havre, Dunkerque). Surtout nos chantiers de construction sont mal organisés, trop nombreux ; tous les matériaux doivent être achetés à

l'étranger : malgré la diminution des tarifs douaniers pour ces matières premières et les lois sur le crédit maritime, le prix des constructions reste trop élevé en France. Nos méthodes de pêche, l'outillage nécessaire, ne sont plus adoptés à l'évolution qui s'est produite dans l'industrie de la pêche ; notre flotte de pêche hauturière comprend trop peu de chalutiers. Le problème de la Marine Marchande est un de ceux dont les éléments ont le plus varié depuis un siècle.

CHAPITRE III

LA REFORME DU REGIME PROFESSIONNEL DES GENS DE MER

« L'Inscription Maritime, dit M. Pawlowski, n'offre d'avantages qu'aux inscrits ; elle est essentiellement nuisible à l'armement, et elle coûte à l'Etat ; elle s'est suicidée lorsque sous le couvert de la loi de 1884 les inscrits se sont groupés en syndicats » (1).

Plusieurs fois des vœux de suppression ont été formulés par les Chambres de commerce d'Alger, de Constantine, de Bougie, de Cette, de Rouen, de Nantes, de Calais ; au contraire, les Chambres de commerce du Havre, de Marseille, de La Rochelle, de Bayonne, de Dunkerque se montrent favorables à son maintien. L'assemblée générale des présidents des Chambres de commerce conclut, le 8 novembre 1920, en sa faveur ; le comité central des armateurs de France a déclaré que la suppression de l'Inscription Maritime ne répondrait pas à l'objet que visent ceux qui la réclament.

Il est certain que si l'Inscription Maritime venait à être supprimée, ce ne pourrait être qu'au point de vue obligations militaires des gens de mer. Les ennemis de l'Inscription Maritime ont prétendu que le jour où les inscrits seraient soumis aux mêmes obligations militaires que les autres Français, l'institution même de l'Inscription Maritime aurait vécu. Il faut au contraire remar-

(1) Pawlowski : *La Marine Marchande et l'Inscription Maritime*, D. P. cit.

quer que de 1872 à 1889 les soldats de l'armée de terre furent assujettis à 60 mois de service militaire alors que la durée de service imposé aux inscrits varie de 26 mois en 1872 à 42 mois en 1889 : cependant les privilèges des inscrits furent maintenus. Les inscrits se montrent de plus attachés à ces règles professionnelles, même au prix d'un service militaire plus long : ils l'ont déclaré dans leurs réunions syndicales. Ils 'seraient prêts à se mettre en grève générale si on les spoliait de leurs droits.

Ils reconnaissent d'ailleurs la nécessité d'un statut professionnel spécial à eux. Dans la préparation du code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande et du code du travail maritime leurs représentants ont toujours adhéré aux dispositions, parfois plus rigoureuses que dans la législation terrestre, de la profession maritime. Le vote de ces deux lois peut être considéré comme une consécration officielle par les marins de leur état spécial, en particulier de la discipline exigée d'eux à bord. Nous venons, de plus, de voir que la plupart des avantages professionnels accordés aux inscrits ont été étendus aux agents du service général et même quelques-uns aux travailleurs terrestres.

La suppression de ces règles professionnelles aurait pour la Marine Marchande de graves inconvénients :

1° L'Inscription Maritime supprimée, les marins réclameront une liberté plus grande ; le capitaine aura moins d'autorité sur son équipage ; le droit de grève subsistera avec ses inconvénients.

2° L'armateur n'aura plus les garanties qu'il trouvait chez le marin de profession : n'étant plus protégés, les gens de mer fuiront leur profession maritime pour aller

dans les villes ou dans l'industrie y gagner des salaires plus élevés et mener une vie plus large ; seuls les mauvais éléments inutilisables ailleurs resteront dans les ports.

3° La concurrence étrangère provoquera le chômage, l'avisement des salaires. Des conflits surgiront entre les anciens inscrits et les nouveaux engagés et surtout avec les étrangers, qui protesteront auprès de leur consulat. Il n'est pas certain que l'on trouvera dans ce personnel étranger des marins plus accommodants et plus économiques.

4° Les charges de l'armement ne diminueront pas pour cela ; toute la réglementation sur l'organisation du travail, les mesures de sécurité prises en faveur de la navigation qui n'ont pas l'Inscription Maritime pour origine continueront à être appliquées.

5° Toutes les populations de pêcheurs seront véritablement lésées : ils perdront le privilège de la pêche, le bénéfice des emplacements pour la pose des filets fixes, de l'élevage des huîtres et des moules ; les pêcheurs étrangers leur feront concurrence et détruiront le poisson le long des côtes.

6° Enfin le régime des assurances sociales est difficilement applicable aux gens de mer ; les risques de la navigation sont nombreux ; il est incontestable que le travail maritime doit être soumis à des règles particulières. D'ailleurs la pension de retraite payée à l'inscrit ne peut plus être considérée comme une faveur. On ne peut pas plus supprimer ce régime spécial aux gens de mer que celui dont jouissent maintenant les mineurs et les cheminots. La subvention de l'Etat se justifie par

le devoir du gouvernement de contribuer à des retraites en faveur de travailleurs dignes de protection.

Toutes ces règles professionnelles constituent en effet un encouragement à la profession maritime ; aucun métier n'est plus pénible que celui de marin ; les désastres récents qui ont ravagé nos côtes en ont montré les dangers : les marins bretons des différents genres de pêche qui naviguent sur une mer agitée et dans des parages dangereux paient chaque année une forte contribution aux naufrages et à la mort ; de plus, le marin est toujours soumis à bord à un régime disciplinaire rigoureux, une obéissance stricte est exigée de lui ; il ne peut quitter son travail à sa volonté, en pleine navigation : il est légitime qu'il soit protégé ; la suppression de l'Inscription Maritime ne donnerait pas un homme de plus à la Marine Marchande, mais au contraire provoquerait une véritable crise dans la main-d'œuvre maritime. Tous les avantages professionnels accordés aux inscrits doivent être maintenus : il faut seulement y apporter des réformes, les adapter aux exigences des intérêts actuels ; mais les marins doivent toujours pouvoir se considérer comme favorisés.

Ainsi que le dit M. Ripert « l'institution coûte cher, mais elle rend des services et, de plus, la population maritime doit être protégée : elle est la plus fataliste ; il y faut faire pénétrer parmi elle l'idée d'association, de solidarité, d'assurance. L'Inscription Maritime façonne des familles de marins nourries de traditions (2). »

« Sous réserve de quelques modifications qu'il con-

(2) Ripert. Pour l'Inscription Maritime. *Revue politique et parlementaire* 1912, t. III, p. 109 à 123.

viendrait d'étudier dans le calme entre professionnels avant de les proposer aux pouvoirs publics, nous ne désirons pas un bouleversement total de la législation de l'Inscription Maritime. En ce qui concerne l'Inscription Maritime en particulier, que l'on a souvent rendue responsable de notre faiblesse maritime, on a créé une véritable confusion de mots. Le régime de l'Inscription Maritime n'est nullement, comme certains le croient, l'ensemble des réglementations pesant sur la Marine Marchande : c'est uniquement l'obligation pour les marins du commerce de faire en principe leur service militaire dans l'armée de mer ; en contre-partie de cette charge, Colbert avait accordé aux inscrits de sérieux avantages : retraite, monopole de pêche, navigation au cabotage, affranchissement de certaines taxes, droit de préférence sur le domaine public pour les concessions de pêche. Il n'y a là aucune contrainte pesant sur les armateurs : ceux-ci sont absolument libres de choisir leur personnel parmi les inscrits ou non, la question de l'Inscription Maritime est d'ordre militaire et donc extérieure à l'exploitation de la Flotte commerciale (3) ».

•

* *

Quelles sont les réformes à apporter à ce régime professionnel des gens de mer ?

Le problème doit être envisagé à plusieurs points de vue ; il faut d'abord lutter contre la crise de la main-d'œuvre maritime et faciliter le recrutement des mousses,

(3) Breton. Comment sauver notre Marine Marchande. *Journal de la Marine Marchande*, 10 et 17 septembre 1925.

et des équipages ; il faut chercher ensuite à augmenter le nombre de marins spécialisés, des patrons et des capitaines de pêche, des mécaniciens pratiques, des marins connaissant leur métier autrement que par la simple expérience de fait qu'ils en font, et à améliorer les rapports entre les gens de mer et les armateurs ; il faut enfin protéger spécialement le marin, l'encourager à demeurer dans sa profession et développer son bien-être à bord.



La profession de marin est, nous l'avons vu, en défaveur sur beaucoup de points du littoral. Les jeunes gens ne veulent plus du métier de leur père et préfèrent devenir ouvriers, paysans ou fonctionnaires. Il faut donc développer les vocations maritimes. La loi de 1907 se contente d'exiger l'embarquement d'un mousse par 15 hommes d'équipage à bord de tout bâtiment de plus de 25 tonneaux : pourquoi ne pas imposer l'embarquement obligatoire des mousses à bord de la plupart des navires de commerce et de pêche ? Si l'on veut avoir de bons marins, il importe que ceux-ci se forment jeunes et dès le moment où cessent les obligations scolaires. Plus il y aura d'enfants ou d'adolescents embarqués comme mousses ou comme novices sur les bateaux de navigation côtière ou de petite pêche de faible tonnage où se fait le meilleur apprentissage de la vie de marin, plus la navigation au long cours et au cabotage international aura à sa disposition un personnel éprouvé. Si les patrons des petits bâtiments de pêche ou de bornage sont contraints d'embarquer des apprentis-marins, ils auront tendance à

les prendre de préférence dans leur propre famille et ainsi se fortifiera le goût héréditaire du métier de marin. Ce serait déjà un résultat appréciable en attendant que l'on ait trouvé le moyen d'agir sur les autres causes de la crise de recrutement des mousses, causes qui se rattachent principalement au problème de la dénatalité et de l'exode des populations rurales vers les villes.

Cette réforme demandée par le Comité central des armateurs de France et par les Chambres de Commerce a fait en 1925 l'objet d'un projet de loi ainsi conçu : « L'embarquement d'un mousse ou d'un novice est obligatoire sur tout navire de commerce ou de pêche de moins de 25 tonneaux et ayant un équipage d'au moins trois hommes, patron compris et ne s'écartant pas de plus de 10 milles de la côte et de 50 milles de son port d'attache » (4).

Il fut plusieurs fois question d'organiser par l'intermédiaire des administrateurs de l'Inscription Maritime une propagande en faveur de la Marine Marchande : des régions éloignées du bord de la mer donnent déjà de nombreuses recrues à la Marine de guerre : c'est difficile, un marin de commerce ne s'improvise pas, de plus c'est agir non plus dans l'intérêt de l'Etat, mais dans l'intérêt des armateurs.

Ce qu'il faut surtout, c'est montrer aux populations des côtes que la profession maritime est aussi digne d'intérêt que les autres.

(4) Chambre des députés. Documents parlementaires, 31 mars 1925. Annexe n° 1483.



Pour essayer de donner aux jeunes marins le goût de la mer, il faut faciliter leur instruction professionnelle, ainsi que leurs débuts dans la vie maritime. L'organisation de l'apprentissage maritime est restée rudimentaire et le code du travail maritime s'occupe à peine d'eux. Cette instruction professionnelle serait surtout utile pour les pêcheurs. Actuellement dans certaines écoles primaires côtières un certain nombre de leçons sont réservées aux choses de la mer. Dans les écoles primaires supérieures, la préparation aux divers brevets de la Marine Marchande se fait convenablement. Certains instituteurs se spécialisent même dans les questions maritimes. Mais il n'y a rien pour les enfants qui quittent l'école primaire dès l'âge de 13 ans. Quelques écoles de pêche existent, une vingtaine, en particulier à Boulogne, à Groix. Mais c'est insuffisant ; les parents préfèrent souvent voir leurs enfants gagner tout de suite de l'argent. La crise de la main-d'œuvre maritime est d'ailleurs un des aspects de la crise de l'apprentissage. Il faut développer l'enseignement professionnel sur tout le littoral. Le Ministre de la Marine Marchande se préoccupe actuellement non seulement de généraliser l'embarquement des mousses sur tous les bâtiments, ce qui constitue la première école de navigation, mais aussi d'organiser l'apprentissage maritime : l'armateur qui embarquera des mousses sera exonéré de la taxe d'apprentissage, mais il sera tenu d'employer les jeunes apprentis-marins à des travaux réellement maritimes. De plus, le département de l'enseignement technique, d'accord avec le Conseil d'Etat, préco-

nise la création d'écoles sur le littoral que l'armement serait intéressé à ouvrir en compensation de dégrèvements sur la taxe d'apprentissage et d'allocations payées par le Trésor.

Mais comment obliger le jeune marin ou le jeune pêcheur à fréquenter ces écoles ? M. Candace (5) préconise de faire entrer la durée de ces études professionnelles dans les services valables pour la pension, d'accorder à ces marins des compensations de salaires pendant la durée de ces cours et de leur attribuer des primes en argent. Des brevets pourraient être créés et être même exigés ; des avantages militaires pourraient être faits à leurs détenteurs. Il est évident que le jeune homme qui suit ces cours ne doit pas en souffrir pécuniairement ; l'école de pêche de Lorient, qui forme des patrons de pêche, des mécaniciens verse à ses élèves une petite subvention. C'est dans la fréquentation de ces écoles pratiques de navigation ou de pêche, c'est dans l'obtention de ces divers brevets et diplômes que l'on améliorera le savoir de nos populations maritimes et leur rendement professionnel.

Il serait, de plus, utile d'améliorer les rapports entre les armateurs et le personnel inscrit. Pour cela il faut épurer les équipages qui, recrutés dans les milieux équivoques des grands ports, comprennent trop de mauvaises têtes, prêtes à lutter contre tout esprit de discipline. La présentation du casier judiciaire pourrait être rendue obligatoire pour l'inscription définitive ; tous les mauvais éléments seraient ainsi écartés.

(5) Candace : La Marine Marchande française et son importance dans la vie nationale, op. cit., p. 209.

Diverses solutions ont été proposées pour éviter les grèves d'inscrits. Plusieurs compagnies de navigation ont essayé sans succès avant la guerre d'intéresser certaines catégories de leur personnel aux bénéfices ; un système de primes de rendement fut proposé à la Commission extraparlamentaire des travaux publics en 1927 ; les équipages devaient avoir une part dans les bénéfices d'exploitation du navire ; mais devant les difficultés d'application, la commission se borna à émettre le vœu qu'une prime de rendement soit seulement due lorsque l'action personnelle du marin sur le rendement commercial du navire le justifie (6).

Une prime de fidélité pourrait aussi être retenue chaque mois sur les sommes dues au marin ; déposée dans une caisse, elle servirait à dédommager l'armateur en cas de rupture du contrat ; mais c'est là une mesure difficile à admettre car les inscrits changent trop souvent de navires et de compagnies. Cependant le décret espagnol du 18 novembre 1909 (art. 14 et 15) institue une retenue du quart des salaires destinée à former un dépôt de garantie qui répond de l'exécution du contrat.

A l'imitation des marines marchandes anglaise et américaine, deux catégories de marins pourraient être prévues : un personnel de confiance, les *able seamen*, et les autres marins qui feront tous leurs efforts pour accéder à la première catégorie et jouir de tous leurs avantages. Les meilleurs éléments seraient ainsi favorisés et auraient intérêt à ne pas abandonner la profession ma-

(6) Rapport général de la Commission extra-parlementaire chargée de rechercher les mesures de nature à venir en aide à l'armement (Ministère des Travaux publics — Imprimerie Nationale 1927).

ritime ; le congrès des inscrits maritimes de Bordeaux en 1909 a même proposé de substituer à l'engagement au voyage, l'engagement à l'année avec une échelle croissante des salaires : cela créerait pour l'armement une surcharge financière en empêchant le désarmement du navire dans le port (7).

On a aussi proposé d'attribuer des primes payées non au voyage, mais au frêt ; mais les petits armateurs seraient trop défavorisés et il en résulterait une concurrence entre les compagnies et un trafic sur les frêts en vue de les récupérer.

Ce développement de l'entente entre les marins et les armateurs indispensable : pour obtenir la prospérité de la Marine Marchande il faut une collaboration. L'arbitrage est déjà un moyen de rapprochement, mais il faudrait le rendre obligatoire.



Le recrutement des marins de profession se fera d'autant plus nombreux qu'ils constateront qu'ils sont plus favorisés que les autres salariés.

Les dispositions du décret de 1793 doivent être maintenues ; en effet c'est l'intérêt de la Marine Marchande que les marins soient garantis contre le risque de chômage et celui de l'avilissement des prix. Il faut seulement apporter des modifications à cette règle : un projet de loi du 11 avril 1928 adopté par la Chambre des Dé-

(7) Pawlowski : *La Marine Marchande et l'Inscription Maritime* 1910, p. 110.

putés permettait des dérogations par décret et pour 10 ans pour les bâtiments de pêche dans la Méditerranée, sur les côtes du Maroc, de Mauritanie, et pour les bâtiments armés à la pêche à la baleine dans les eaux australes ou boréales : seul le patron devait être français ; une commission parlementaire de 1873 proposa de réduire à la moitié le nombre des marins français à embarquer sur les bâtiments nationaux ; celle de 1893 préconisa la création d'une zone où ne serait pas appliqué le décret de 1793. A la suite de vœux présentés par les Chambres de Commerce, le sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, M. Rio, proposa, en 1920, de donner au gouvernement le droit de statuer par décret sur la proportion d'étrangers à admettre dans la composition des équipages de nos navires : ces décrets seraient pris après avis d'une commission mixte d'armateurs et de gens de mer qui indiqueraient au vu des renseignements fournis par les organismes de placement maritime dans quelle proportion, il conviendrait d'autoriser l'armement à faire appel à la main-d'œuvre étrangère pour chaque genre de navigation en particulier, et pour un temps déterminé (8).

De plus, en vue d'éviter les crises de personnel, il faudrait faire appel de plus en plus aux marins indigènes des colonies : l'armement n'en fait peut-être pas encore beaucoup usage : en 1926, leur proportion était de 1,04 % pour le pont, 7,55 % pour les machines, 9,35 % pour le service général. Il est vrai que certaines compagnies avant la guerre n'ont pas obtenu d'excel-

(8) Tulet : La législation des gens de mer, thèse de doctorat. Montpellier 1924.

lents résultats avec les Annamites et les Cochinchinois qui manquaient de qualités nautiques.

La loi du 1^{er} janvier 1930, et la loi de finances de mars 1931 ont amélioré le régime des pensions des gens de mer ; mais ses dispositions sont encore insuffisantes ; il ne faut pas que le marin reçoive une pension inférieure à celle du mineur, ou du cheminot. Il faut, de plus, que la loi de 1930 soit adaptée à la loi sur les assurances sociales ; le régime de pensions de l'inscrit se trouve trop souvent inférieur à celui du travailleur terrestre. Les marins naviguant au long cours ne sont pas assez favorisés ; ils réunissent difficilement les mois de navigation requis à l'âge de 50 ans. Ils devraient pouvoir recevoir des pensions entières dès l'âge de 45 ans et 200 mois de navigation. D'autre part, les marins de profession ont généralement le désir après plusieurs années de navigation de trouver dans leur pays un emploi sédentaire ; mais ils ne le peuvent souvent pas par crainte de perdre leurs droits à leur retraite s'ils n'ont pas rempli les conditions exigées.

Après 180 mois de navigation ils ont seulement droit à une pension proportionnelle. Cependant la loi du 1^{er} janvier 1930 prévoit dans ses articles 15 et 16, que les inscrits comptant au moins 10 ans de service actif qui abandonnent la profession maritime pour remplir à titre permanent les fonctions d'administrateur de syndicats, d'administrateur de bureaux paritaires de placement, de restaurants coopératifs maritimes, peuvent à la condition de continuer à verser leurs cotisations, acquérir des droits à une pension sur la caisse des retraites : la loi accorde les mêmes avantages aux chefs de station de pilotage et

même aux inscrits ayant abandonné définitivement la profession maritime pour remplir divers emplois techniques dans les compagnies d'armement. Ces dispositions pourraient être élargies ; les inscrits qui, après un minimum de navigation quittent la navigation pour devenir cultivateurs, dockers, ou mêmes ouvriers devraient avoir le droit d'obtenir à l'âge de 50 ans les pensions versées par la caisse des Invalides, s'ils continuent à verser les cotisations exigées des gens de mer.

Certaines mesures pourraient encore être prises pour améliorer la condition du marin de profession.

Une liberté plus grande pourrait lui être laissée dans l'exercice de sa profession : en particulier, il faudrait lui permettre de s'embarquer sur les navires étrangers après une simple déclaration et non comme actuellement après avoir obtenu l'autorisation de l'autorité maritime. Le marin français ne peut qu'en tirer des avantages : le nombre de ces marins embarqués actuellement sous pavillon étranger est minime, 104.

La vie matérielle du marin doit être améliorée ; de plus en plus, sur les navires de commerce, la chauffe au mazout remplace la chauffe au charbon. Il y a un intérêt humain à ce qu'elle disparaisse le plus tôt possible. Il faut remarquer d'ailleurs que sur les nouveaux chalutiers de pêche offrant au personnel de grandes commodités (éclairage électrique, chauffage, bains, suppression de la pêche en doris), il n'y a pas de crise de recrutement de main-d'œuvre. La profession maritime doit être encouragée : il est nécessaire d'améliorer l'industrie de la pêche, de trouver des nouveaux fonds de pêche, de nouveaux engins, perfectionner l'outillage, le rendre moins

coûteux, construire des ports de pêche. Alors que les coefficients d'augmentation des droits de douane pour les produits de la terre ont été depuis 1914 de 5 à 7, pour le poisson ils sont de 2 à 3. Un projet de loi déposé au Parlement depuis le mois de juillet 1930 tend à relever les droits de douane sur le poisson de mer.

Il faut aussi faciliter le développement des organismes de mutualité le long des côtes, assurances mutuelles, coopératives, qui permettront au marin d'améliorer son matériel et de lutter contre les méfaits des tempêtes. Il faut éviter la désaffection pour le Crédit maritime des pêcheurs, découragés d'être rebutés ou de voir leurs demandes si longues à recevoir satisfaction qu'elles ont perdu tout intérêt quand enfin on pense à elles.

Notre pays ne pourra rester une grande nation maritime que s'il cherche à développer le recrutement des marins pour la pêche ou pour le long cours : pour retenir le marin à la mer, comme pour retenir le paysan à la terre il faut leur apporter des réalités substantielles et une amélioration réelle de leur situation. Si le problème de la Marine Marchande est complexe, la question des équipages en est un des principaux facteurs. Il ne faut pas, en effet, se borner à améliorer la construction et l'armement du navire, il faut se préoccuper des marins qui le manœuvrent et le dirigent et qui constituent le noyau le plus solide de nos équipages militaires.

CONCLUSION

Le régime de l'Inscription Maritime n'a donc plus, à l'heure actuelle, qu'un intérêt surtout historique : au point de vue militaire, elle n'est plus, malgré l'avis de la grande Commission extraparlamentaire de 1890 « le mode rationnel de recrutement des équipages de la Flotte, la base solide, inébranlable, pleine de sécurité de nos forces navales ». Notre Marine de guerre doit devenir avant tout une armée de métier formée d'engagés à long terme, se consacrant pendant une partie de leur vie à la Marine. La constitution d'une telle Marine donnera seule, au pays les équipages de valeur composés d'hommes entraînés et de spécialistes que réclame le matériel naval moderne. L'Inscription Maritime ne devient plus qu'un recrutement accessoire ; mais l'institution peut encore rendre des services ; effectuant deux ans de service, les inscrits seront très utiles pour certaines spécialités qui réclament avant tout des qualités nautiques.

Par sa souplesse, pendant la guerre, dit M. La Bruyère (1), l'Inscription Maritime a montré qu'elle était encore le régime adéquat à la profession maritime : elle doit subir des modifications, elle doit être conservée dans son principe en tant que système de recrutement soit pour le compte de la Marine Marchande, soit pour le compte de la Marine de guerre ».

Par contre, le régime professionnel des gens de mer ne trouve plus sa raison d'être dans l'Inscription Mari-

(1) René La Bruyère : *Revue des deux mondes*, op. cit. 1916, t. 31, p. 670.

time ; par suite du développement des lois sociales, le travailleur maritime ne se distingue plus comme autrefois du travailleur terrestre ; et si parfois le marin de profession est plus favorisé que l'ouvrier, c'est que son métier est plus pénible et qu'il faut l'encourager à ne pas le quitter.

Mais le lien entre la Marine de guerre et la Marine Marchande est toujours évident. La Marine de Commerce continuera à fournir à la Marine Militaire une partie de ses effectifs, déjà entraînés aux exigences de la navigation ; les hommes qui auront été formés à bord des navires de guerre constitueront à bord des navires de commerce les meilleurs éléments des équipages ; ils y auront appris la discipline et développé leur instruction professionnelle. Si les deux Marines doivent avoir deux organismes distincts, elles ne forment, comme le disait l'amiral de Gueydon, qu'une seule et même famille.

VU :

Paris, le 7 Mars 1931.

VU :

Le Président de thèse, *Le Doyen,*
ROLLAND. BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

I

OUVRAGES

- LACOUR-GAYET. — *La Marine Militaire sous le règne de Louis XIII et sous le règne de Louis XIV.*
La Marine Militaire sous le règne de Louis XV.
- DE CUSENOY. — *Le personnel de la Marine Militaire et les classes maritimes sous Colbert et Seigneulay, 1864.*
A. Bertrand, éditeur.
L'Inscription Maritime, 1870, du même auteur.
- DE LA RONCIÈRE. — *Histoire de la Marine Française : un grand ministre, Colbert, 1919.*
- Gérard DES VIGNES. — *L'Inscription Maritime et la Législation Moderne, 1907.*
- Marcel DUBOIS. — *La Crise Maritime, Paris, Guilmoto, édit.*
- Georges MORAEL. — *La Marine Marchande et son personnel, Paris, 1911.*
- Gabriel CHARMES. — *La Réforme de la Marine, Paris, Calman-Lévy, 1886.*
- Ct Léonce ABEILLE. — *Marines Française et Etrangères, 1906.*
- DE MONZIE. — *Les Réformes Martimes, Paris, Challamel, 1914.*
- PAWLOWSKI. — *La Marine Marchande et l'Inscription Maritime, Paris, Challamel, 1910.*
- CANGARDEL. — *La Marine Marchande Française et la guerre, Paris, 1928.*
- DECHAUD. — *L'Inscription Maritime et la Marine Marchande, Oran, Imprimerie Centrale, 1910.*
- Louis ROUX. — *La Marine Marchande, Payot, 1923.*
- Paul CLOAREC. — *La renaissance de notre Marine Marchande, Paris, Librairie Plon, 1919.*

ANTRAYGUES. — *Pour développer notre Marine Marchande*, Paris, Sté d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1927.

Jean RAOULT. — *La question du Recrutement dans la Marine de guerre Française*, Paris, 1930, Sté d'éditions géographiques.

Charles DANIELOU. — *La Marine Marchande*, Figuières, 1925.

GUÉRIN. — *Précis de législation maritime*, 3 volumes, Gauthiers-Villars, 1928.

CANDACE. — *La Marine Marchande Française et son importance dans la vie nationale*, Payot, 1930.

Georges RIPERT. — *Traité de droit maritime*, 3 volumes, Arthur Rousseau, 1929-1930.

Cours de l'école du Commissariat de la Marine, à Brest

II

REVUES

REVUE MARITIME.

CANGARDEL. — *Influence de l'Inscription Maritime sur la puissance Navale de la France*, Avril 1906.

FOURNIER. — *Le recrutement et la formation des équipages dans les principales marines étrangères*, 1911, p. 178.

Amiral DARREIUS. — *Le personnel de la Marine*, Juin-Août 1921 et Septembre-Octobre 1921.

Ct BRECHIGNAC. — *Marine et service à court terme*. Janvier 1921.

Amiral DARREIUS. — *Le personnel des équipages*, Septembre-Octobre 1923.

Le recrutement de l'armée de mer et l'organisation de ses réserves, Mai 1927.

MER ET COLONIES.

Amiral DARREIUS. — *Considérations sur le recrutement des équipages de la Flotte*, Août 1929.

LE YATCH.

LE ROLL. — La Crise des effectifs de la Marine, 31 Janvier 1926.

REVUE DES DEUX MONDES.

BLANCHON. — L'Inscription Maritime, 1^{er} Mars 1912, p. 182.

LA BRUYÈRE. — La mobilisation industrielle et économique des inscrits pendant la guerre, 1^{er} Février 1916.

J.-Ch. ROUX. — Les grèves et l'Inscription Maritime, 1^{er} Novembre 1909.

Le péril de notre Marine Marchande, 1917, p. 68.

REVUE POLITIQUE ET PARLEMENTAIRE.

X... — La France et l'Inscription Maritime, 1910, p. 262.

RIPERT. — Pour l'Inscription Maritime, p. 109, 10 Juillet 1912.

BOUISSON. — La Marine Marchande, 1914, p. 73.

HAUSER. — Les relations maritimes entre la France et l'Algérie, 10 Février 1913.

BAZIN. — Les pensions des marins du Commerce, 10 Décembre 1919, p. 345.

René LA BRUYÈRE. — Les Marins de France, 10 Février 1922.
REVUE DE PARIS.

Ct Léonce ABEILLE. — L'Inscription Maritime, 1^{er} Décembre 1908, p. 523.

REVUE ÉCONOMIQUE de Bordeaux.

PERRINJACQUET. — L'Inscription Maritime et ses inconvénients, 1^{er} Septembre 1907.

REVUE ET JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE.

DÉBATS. — La crise du Personnel naviguant pendant la guerre, 1916-17, t. II, l. 1.

Faut-il supprimer l'Inscription Maritime ? 11 Décembre 1919, 18 Décembre 1919, 25 Décembre 1919.

RIO. — Le monopole du Pavillon Franco-Algérien, 9 Juillet 1925.

Comment sauver notre Marine Marchande, 10 Septembre 1925.

ROUSTAN. — La réforme du régime des pensions des gens de mer, 5 Mars et 6 Juin 1927.

Le problème de la main-d'œuvre indigène dans la Marine Marchande, 1^{er} Décembre 1927.

René LA BRUYÈRE. — La Marine Militaire, école de recrutement de la Marine Marchande, 8 Août 1929.

René MOREUX. — Le noyautage communiste, 20 Mars 1930.

III

THESES DE DOCTORAT

JANSIONS. — *L'Inscription Maritime considérée au point de vue militaire et commercial*, Thèse Paris, 1911.

CAPTIER. — *Etude historique et économique sur l'Inscription Maritime*, Thèse Paris, 1908.

PAULY. — *Etude sur l'Inscription Maritime*, Thèse Toulouse, 1904.

ZOËTE. — *Le recrutement des gens de mer*. Thèse Bordeaux, 1919.

ROYER-COLLARD. — *L'Inscription Maritime*, Thèse Paris, 1905.

DEBLED. — *Les grèves d'inscrits maritimes*. Thèse Paris, 1913.

TULET. — *La législation des gens de mer et l'adaptation nécessaire du droit ouvrier maritime aux exigences de la Marine Marchande moderne*. Thèse Montpellier, 1922.

IV

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Rapports sur les divers projets de loi relatifs au recrutement de l'armée de mer (Chambre des Députés) :

DE LANESSAN : annexe au procès-verbal de la journée du 11 mai 1909 ; documents parlementaires n° 24632.

LE BAIL : annexe, séance du 29 mai 1911 ; Doc. parlement. n° 991.

CONDE : annexe, 2^e séance du 29 juin 1928 ; Doc. parlement. n° 350.

APPELL : annexe, séance du 4 décembre 1930 ; Doc. parlement. n° 4.200.

Rapports sur les budgets de la Marine de guerre (H. STERN)
et de la Marine Marchande (BELLANGER et CANDACE).

Rapport général établi au nom de la Commission extraparlamentaire de la Marine Marchande, Charles LEBOUcq, Imprimerie Nationale, 1927.

Rapport de H. TASSO, sur le nouveau régime des pensions des inscrits maritimes, 1930.

TABLE DES MATIERES

LA REFORME DE L'INSCRIPTION MARITIME

INTRODUCTION	5
HISTORIQUE	9
<i>Section I.</i> — Le Recrutement de l'armée de mer avant Colbert	9
<i>Section II.</i> — L'œuvre de Colbert	11
<i>Section III.</i> — Le régime des classes de Colbert à l'an IV	16
<i>Section IV.</i> — L'Inscription Maritime de l'an IV à la loi de 1896	20
<i>Appendice.</i> — L'Inscription Maritime dans les Marines étrangères	27

PREMIERE PARTIE

RÉGIME ACTUEL DE L'INSCRIPTION MARITIME	29
---	----

CHAPITRE PREMIER

<i>Organisation administrative</i>	31
--	----

CHAPITRE II

<i>Les inscrits maritimes</i>	34
-------------------------------------	----

CHAPITRE III

<i>Obligations des inscrits maritimes</i>	41
<i>Section I.</i> — Obligations militaires	41
<i>Section II.</i> — Obligations professionnelles	46

CHAPITRE IV

<i>Avantages professionnels des inscrits maritimes</i>	50
<i>Section I.</i> — Mesures de protection	50
<i>Section II.</i> — Monopoles et privilèges professionnels	59
<i>Section III.</i> — Institutions de prévoyance	61

DEUXIEME PARTIE

L'INSCRIPTION MARITIME ET LA MARINE DE GUERRE	69
---	----

CHAPITRE PREMIER

<i>Rendement de l'Inscription Maritime</i>	71
--	----

CHAPITRE II

<i>Suppression ou maintien de l'Inscription Maritime</i>	90
<i>Section I.</i> — Nécessité du maintien de l'Inscription Maritime	90
<i>Section II.</i> — Les projets de réforme de l'Inscription Maritime depuis la loi de 1896	101

TROISIEME PARTIE

L'INSCRIPTION MARITIME ET LA MARINE MARCHANDE	110
---	-----

CHAPITRE PREMIER

<i>Le problème de la main-d'œuvre maritime</i>	112
<i>Section I.</i> — La crise de la main-d'œuvre maritime ..	112
<i>Section II.</i> — Transformation de l'état social de l'inscrit maritime	122
<i>Section III.</i> — Développement du crédit maritime mutuel	136

CHAPITRE II

<i>L'Inscription Maritime et la crise de l'armement</i>	140
---	-----

CHAPITRE III

<i>La réforme du régime professionnel des gens de mer</i>	157
CONCLUSION	172
BIBLIOGRAPHIE	174

